



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 13. august 2020
J. nr. 2020-6138

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. juli 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Erling Bonnesen (V).

Spørgsmål nr. 609:

Vil ministeren redegøre udførligt for, hvorfor ministeren endnu en gang har udskudt udskiftningen af signalsystemet på Svendborgbanen, jf. artiklen "Nyt signalsystem til Svendborgbanen udskudt igen" fra Fyens Stiftstidende den 15. juli 2020? Og vil ministeren sikre, at udskiftningen af signalsystemet på Svendborgbanen bliver fremrykket igen til gennemførelse i 2021 (eventuelt 2022), jf. artiklen "Transportminister: Der kan blive flere penge til veje og baner på grund af corona" fra Avisen Danmark den 14. juli 2020?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

"Grunden til, at Banedanmark har været nødt til at udskyde implementeringen af det nye signalsystem på Svendborgbanen, er, at Banedanmarks leverandør i Østdanmark, Alstom, er blevet markant forsinket med udrulningen af det nye signalsystem.

Banedanmark har i bidraget til besvarelsen af udvalgets spørgsmål 386 (TRU alm. del) redegjort for baggrunden for den forsinkede udrulning af det nye signalsystem på Svendborgbanen.

Fra besvarelsen kan fremhæves:

"Svendborgbanen er en del af en samlet udrulningsplan for Østdanmark, og det har i den forbindelse været nødvendigt at prioritere implementering af ETCS på visse strækninger grundet tætte bindinger til øvrige projekter på jernbanen. I denne overvejelse indgik eksempelvis afhængigheden mellem udrulningen af Signalprogrammet, elektrificeringen af jernbanenettet og hensynet til, at DSB's nye eltog (Fremtidens Tog) skal kunne køre, når de er klar til at blive idriftsat, forventeligt fra 2024 og frem. Da Svendborgbanen ikke har særlige bindinger til andre jernbaneprojekter, har det i stedet været nødvendigt at prioritere følgende strækninger først: Roskilde-Køge-Næstved, Næstved-Nykøbing Falster,



den Ny Bane København-Ringsted, Roskilde-Holbæk og København-Peberholmen.”

Banedanmark er i dialog med Alstom om en samlet ny udrulningsplan for Øst-danmark og har i den forbindelse haft dialog med leverandøren i forhold til muligheden for, at leverandøren kan øge sin kapacitet til at udrulle på flere strækninger samtidigt. Det har leverandøren imidlertid ikke mulighed for.

Grundet ovenstående forhold er det ikke muligt at fremrykke implementeringen af det nye signalsystem på Svendborgbanen. Ibrugtagning af ERTMS må således forventes at finde sted tidligst i 2024 og forventeligt senest i 2026, afhængigt af en række planlægningsforudsætninger.”

Jeg henholder mig til Banedanmarks svar ovenfor. Som det fremgår, er udskydelse af ibrugtagning af signalsystemet på Svendborgbanen ikke et spørgsmål om mangel på midler i Signalprogrammet. Det er derimod, som nævnt ovenfor, et spørgsmål om, at Alstom ikke har kapacitet til at udrulle flere strækninger samtidigt.

Både forligskredsen og Folketinget er løbende blevet orienteret om status for leverandøren Alstoms performance og risici forbundet med implementeringen på Svendborgbanen samt sammenhængen til de øvrige delelementer i Signalprogrammet.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht