



Dato 15. september 2020
J. nr. 2020-6659

Samrådsspørgsmål U

Hvad agter ministeren at gøre for at håndtere de mange udfordringer med forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen med henblik på at sikre, at der etableres en god og stabil togforbindelse til og fra Svendborg, herunder om ministeren vil fremlægge en robust plan for at begrænse forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen i fremtiden?

Samrådsspørgsmål V

Hvilke konkrete initiativer vil ministeren tage for at sikre, at der tilføres tilstrækkelige ressourcer til håndteringen af udfordringerne på Svendborgbanen, herunder om Banedanmark afsætter ekstra ressourcer til vedligeholdelse af det eksisterende signalanlæg på Svendborgbanen og i givet fald omfanget heraf set i relation til, at Banedanmark foreløbigt og på ubestemt tid har opgivet at installere det nye signalsystem på denne bane?

Samrådsspørgsmål W

Hvad agter ministeren at gøre for at sikre, at der på togoperatørsiden ikke kan gøres krav gældende overfor staten som følge af forsinkelserne i udrulningen af Signalprogrammet på Svendborgbanen?

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).



Tak for spørgsmålene.

Det er aftalt med udvalget, at jeg bevarer spørgsmålene samlet.

Lad mig starte med at sige, at jeg er glad for, at vi i dag kan få talt om passagerernes bekymringer for driften af Svendborgbanen.

Det er vigtigt for mig, at man som passager kan regne med tog til tiden.

Det er også derfor, det er vigtigt, at vi får moderniseret den danske jernbane, så vi får en mere pålidelig togdrift.

Med de nye signaler, elektrificeringen og fremtidens el-tog vil vi om 10 år stå med en helt anden og mere moderne jernbane, end vi gør i dag.



Indtil disse store projekter er på plads, skal vi naturligvis sørge for at gøre, hvad vi kan for, at de nuværende tog kører til tiden. Også når der udføres store arbejder på jernbanen.

Jeg kan forsikre udvalget om, at jeg og mit ministerium har stort fokus på, at togdriften skal være mere pålidelig. Det gælder også Svendborgbanen, som skal have en høj driftssikkerhed.

[Punktigheden på Svendborgbanen]

Udvalget har inden dagens samråd modtaget mit svar på TRU-spørgsmål nr. 633. Her redegør jeg for kunde- og operatørpunktigheden på Svendborgbanen.

Som det fremgår, har DSB i årene 2016-2020 haft en kunde- og operatørpunktlig-



hed på Svendborgbanen, der er *højere* end kravene i DSB's kontraktmål.

For eksempel lå kundepunktligheden på Svendborgbanen i 2019 på 87 pct., mens DSB's kontraktmål var 83 pct. På nuværende tidspunkt i 2020 ligger kundepunktligheden på 90 pct., mens DSB's kontraktmål er 78,7 pct.

Så både i 2019 og 2020 har kundepunktligheden ligget markant over, hvad der fremgår af DSB's kontraktmål.

Man kan selvfølgelig sige, at så burde vi have et højere mål. Det er derfor også relevant at sammenligne med kundepunktligheden i resten af landet.

Gør vi det, ser vi, at kundepunktligheden på Svendborgbanen i årene 2016-2019 har lig-



get markant over landsgennemsnittet for DSB's fjern- & regionaltog.

For eksempel lå kundepunktigheden for DSB's fjern- & regionaltog i 2019 på 79 pct., mens den på Svendborgbanen lå på 87 pct.

I 2020 til og med juli måned ligger landsgennemsnittet på 87,5 pct., mens den for Svendborgbanen på nuværende tidspunkt i 2020 ligger på 90 pct.

Operatørpunktigheden på Svendborgbanen har også ligget over landsgennemsnittet for DSB's fjern- & regionaltog i årene 2016-2019.

Svendborgbanen er med andre ord på nuværende tidspunkt en robust strækning, hvis man sammenligner med resten af landet.



[Arriva overtager driften af banen]

Vi skal holde fast i den stabile drift og gode udvikling. Punktlighed er derfor også et fokus, når Arriva til december overtager driften af Svendborgbanen.

Udvalget har inden dagens samråd modtaget mit svar på TRU-spørgsmål nr. 636. Her redegør Arriva for, hvad de vil gøre for at opretholde den stabile drift.

Af redegørelsen fremgår det, at Arriva har stort fokus på at opretholde den høje kundepunktlighed på Svendborgbanen.

Arriva planlægger fx at have et reservetog stående i Odense, som kan træde til, hvis der opstår materieludfordringer.



Arriva har endnu ikke truffet beslutning om andre konkrete løsninger, som de vil anvende til at genoprette driften efter eventuelle forstyrrelser.

Men jeg vil holde skarpt øje med situationen.

[Udrulning af signalprogrammet]

Angående den forsinkede udrulning af signalprogrammet på Svendborgbanen har udvalget inden dagens samråd modtaget mit svar på TRU-spørgsmål nr. 638 og 639.

Som det fremgår, er det ikke korrekt, at Bandedanmark har opgivet at installere det nye signalsystem på Svendborgbanen på ubestemt tid.



Leverandøren til Signalprogrammet i Østdanmark, Alstom, har været udfordret på sin kapacitet. Derfor har det været nødvendigt at genplanlægge den samlede udrulningsplan for Østdanmark.

Den konkrete udrulningsplan har blandt andet afventet forligskredsens beslutning om, hvorvidt strækningen mellem Roskilde og Holbæk skulle immuniseres.

Som bekendt blev beslutningen, at man ikke skulle foretage immunisering. Havde man gjort det, kunne det have ført til yderligere forsinkelse på af de store anlægsarbejder.

Den nye plan ligger klar i løbet af efteråret 2020. I planen vil der være et præcist tidspunkt for, hvornår de nye signaler på Svendborgbanen tages i brug. Dette tids-



punkt forventes at ligge tidligst i 2024 og senest i 2026, afhængigt af en række planlægningsforudsætninger.

Som jeg tidligere har redegjort for – fx i TRU-spørgsmål nr. 609 – er den centrale udfordring for Signalprogrammet kapacitet hos leverandøren, Alstom.

Det er altså hverken Banedanmark eller ministeriet der har truffet beslutning om at forsinke signalprogrammets udrulning i Østdanmark.

Banedanmark lægger konstant pres på Alstom for at øge arbejdskapaciteten, men det er ikke forventningen, at det samlede program kan gennemføres hurtigere end i de nuværende tidsplaner.

Det er derfor et spørgsmål om at vælge, hvor signalprogrammet skal udrulles først.



Her er det afgørende, at vi får signalprogrammet udrullet på de strækninger, der skal elektrificeres, så vi kan være klar til fremtidens el-tog.

Som transportminister for *hele* Danmark er jeg nødt til at have øje for den *samlede* prioritering i Signalprogrammet.

Både forligskredsen bag Signalprogrammet og Folketinget har løbende været orienteret om Alstoms udfordringer og om disse prioriteringer i Signalprogrammets udrulning.

I forhold til spørgsmålet om at tilføre tilstrækkelige ressourcer til at håndtere udfordringerne på Svendborgbanen kan jeg forsikre udvalget om, at DSB og Banedanmark har fokus på at sikre en stabil drift af Svendborgbanen. Som nævnt er også Arriva



opmærksom på at sikre en stabil drift, når de overtager strækningen.

Jeg vil i den forbindelse minde udvalget om, at vi desværre står i den situation, at der er mangel på de signaltekniske validatorer.

Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at overflytte ekstra validatorer til Svendborgbanen uden at det vil få negative konsekvenser for andre projekter på jernbanen.

Med ibrugtagning af det nye signalsystem forsvinder afhængigheden af de signaltekniske validatorer.

I forhold til spørgsmålet om, hvilke konsekvenser forsinkelsen af Signalprogrammet



har for Arrivas overtagelse af driften af Svendborgbanen fra DSB, har udvalget inden dagens samråd modtaget mit svar på TRU-spørgsmål nr. 637.

Som det fremgår af svaret, er det min og mit ministeriums vurdering, at Arriva ikke i medfør af den nye trafikkontrakt kan gøre krav gældende med henvisning til bristede forudsætninger relateret til den forsinkede udrulning af nye signaler på Svendborgbanen.

Mere specifikt er det ikke en kontraktuel forudsætning, at Arriva først er forpligtet til at køre tog på Svendborgbanen, når Signalprogrammet er fuldt udrullet på strækningen.

Kontrakten indeholder oplysninger om, hvornår de nye signaler *forventedes* at være



klar på de forskellige strækninger. Men der er altså tale om et øjebliksbillede fra februar 2019, hvor kontrakten blev indgået. Ikke et bindende løfte til Arriva.

Jeg mener derfor ikke, at der er behov for yderligere tiltag i relation til kontrakten med Arriva.

Jeg vil fortsat følge udviklingen i kunde- og operatørpunktigheden på Svendborgbanen. Jeg kan forsikre om, at mit ministerium også har fokus på at opretholde den stabile drift af Svendborgbanen.

Tak for ordet.