



**Svar på spørgsmål fra Ingeniøren vedr. Signalprogrammet**

**Om Østprojektet**

1. Hvad er de konkrete årsager til, at der er opstået forsinkelser i Østprojektet efter vedtagelsen af den nye plan i november 2017?

*Forsinkelserne siden november 2017 er relateret sig bl.a. til test og uddannelse. Som det fremgår af statusrapporten, så kan forsinkelserne relateret til disse forhold fortsat holdes inden for den tidsmæssige reserve i planen fra november 2017.*

2. I skriver, at en plan for at indhente forsinkelsen er under udarbejdelse. Siden de første offentlige advarsler om forsinkelser – og ambitioner om at indhente forsinkelserne - i 2015 og frem til vedtagelsen af den nye plan i november 2017, er udrulningen kun blevet mere forsinket. Er der noget som helst, der tilsiger, at det denne gang er muligt at indhente de nye forsinkelser?

*I november 2017 lancerede vi en ny strategi for Signalprogrammet, som havde til hensigt at gøre op med meget stramme tidsplaner. Den nye strategi er lavet med det udgangspunkt, at vi skal have mere buffer ind, fordi der er mange afhængigheder til andre projekter, og der er mange faktorer, som kan påvirke projektet.*

*Siden november 2017 har vi har haft en fornyet diskussion med vores leverandør, som vi allerede nu kan se har givet et mere frugtbart samarbejde og resultater. Derudover har vi en række tiltag som vi kan igangsætte, hvilket vil gøre det muligt for leverandøren at arbejde hurtigere for at indhente disse forsinkelser. Dem har vi endnu ikke igangsat, men det forventer vi at gøre i den nærmeste fremtid.*

*Der er ikke tale om, at planen fra november 2017 er forsinket.*

**Om ombordudstyr (fjerntog)**

1. I skriver, at den samlede tidsplan om idriftsættelse primo 2020 kun lige forventes overholdt, idet udrustning af serien først forventes afsluttet primo 2020. Hvor meget buffer er der konkret samlet set tilbage her? Jeg er forvirret, fordi det her fremstår som ingen buffer, mens der i ombord-skemaet regnes med en buffer på tre måneder for dobbeltdækkerne.

*Det er korrekt forstået, at der er tre måneders buffer for udrustningen af DSBs dobbeltdækkertog i forhold til ibrugtagning af strækningen Køge-Næstved primo 2020. Køge-*

*Næstved er den første ERTMS-strækning, hvor dobbeltdækkertogene pt. forventes at skulle bruges, men de er ikke afgørende for at kunne ibrugtage selve strækningen.*

2. I skriver, at der ses forsinkelser i leverandørens aktiviteter med prototypedesign af DSBs dobbeltdækkertog. Hvornår er Alstom begyndt at planlægge indbygningen af ERTMS? Hvornår har Banedanmark selv set og evt. godkendt Alstoms planer for indbygningen?

*Der er ikke tale om, at planen fra november 2017 er forsinket. Leverandøren har arbejdet ud fra den kontraktlige tidsplan og er blevet forsinket i forhold til denne. Der er alene tale om en forsinkelse i forhold til den kontraktlige tidsplan.*

3. Hvor længe har I kendt til, at der er problemer med dobbeltdækkertogene? Og hvilke problemer er det konkret, der forsinker processen?

*Indenfor de seneste 3 måneder er der konstateret yderligere forsinkelser med udrustningen af dobbeltdækkervognene som vi har skærpet opmærksomheden på. Forsinkelserne skyldes leverandørens prioritering af ressourcer til andre togtyper.*

4. Du fortalte til min kollega Magnus i november, at det lå fast, at Øresundstogene skulle udstyres med ERTMS (<https://ing.dk/artikel/dsb-maa-skrotte-velfungerende-eltog-doemt-komplekse-nye-signaler-208796>). I skriver nu, at udrustningen af Øresundstogene lige nu er under afklaring og forskellige muligheder undersøges. Ligger det ikke længere fast, at Øresundstogene skal udstyres med ERTMS?
5. Og er det i modsat fald fortsat Banedanmark, der skal stå for installeringen af ombordudstyr i Øresundstogene?

*Det vi sagde dengang var, at de udgør en option, og at der skal laves en samlet køreplan. Det er stadig under afklaring. Intet har ændret sig siden dengang. Som følge af den reviderede udrulningsstrategi for Signalprogrammet, skal der også udarbejdes en ny trafik- og anlægsplan. Dette er arbejde pågår og forventes afsluttet i foråret 2018.*

### **Om IC3**

1. Ibrugtagningstilladelse for IC3 forventes nu i august 2018 frem for 2. kvartal. Med andre ord en forventet forsinkelse på rundt regnet et kvartal, blot fire måneder efter vedtagelsen af den nye plan. Men I har end ikke nævnt som risiko, at ibrugtagningstilladelsen kan blive yderligere forsinket, hvilket vil kollidere med den politiske beslutning om IC3. Betyder det, at I kan udelukke, at ibrugtagningstilladelsen ikke bliver yderligere forsinket?

*IC3-togene er en afgørende togflåde for DSB og det komplicerede arbejde med at få togene ombordudrustet medførte også, at vi lavede en ny strategi. Der har været mange problemer, men hvis vi nu skal kigge fremad, så er arbejdet med at ombordudruste IC3 first of class begyndt i januar, og der har været fornuftig fremdrift.*

2. Banedanmark skal i efteråret 2018 fremlægge en status for, om den forudsatte plan for ombordudrustning af IC3 kan realiseres. Er den eneste forudsætning for, at Banedanmark træffer den beslutning, at prototypetoget får ibrugtagningstilladelse? Og vil I dermed fremlægge den pågældende status, uden at prototype-IC3 har gennemgået Reliability Demonstration Test?

*Nej. Som det fremgår af ordførerpræsentationen fra november 2017 (side 19), så er der en række andre aktiviteter i 2018, som vil indgå i vurderingen af den samlede fremadrettede strategi.*