

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 30. marts 2017
J. nr. 2017-734

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 10. marts 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del) på vegne af Rasmus Prehn (S), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 405

Kan ministeren bekræfte, at der forud for den første udrulning af det nye signalsystem på S-banen på strækningen Jægersborg-Hillerød ultimo februar 2016 havde været testkørsler og systemtest af de nye signaler i 2014 og 2015 med lukning af strækningen adskillige weekender og aftener for netop at fejlfinde og rette fejl på det nye signalsystem, så det forud for ibrugtagning på strækningen kunne fungere tilfredsstillende med de bebudede forbedringer af driften såsom bedre rettidighed, hurtigere togdrift og flere togafgange?

Besvarelse af spørgsmål 405

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser, at:

”Udskiftningen af signalsystemet på S-banen er et udtryk for en nødvendig reinvestering i udlevede signalanlæg og vil efter udrulning af systemet på hele S-banen give følgende fordele:

- *Færre forsinkede tog*
- *Såfremt infrastrukturens tilstand tillader det, højere hastighed og kortere rejsetid*
- *Bedre passagerinformation*
- *Reducerede vedligeholdelsesomkostninger*

Udrulningen af signalsystemet, CBTC, på Københavns S-bane er designet således, at der først udrulles på en såkaldt ’Early Deployment’ strækning, hvor systemet testes grundigt, således at eventuelle fejl i systemet kan udbedres, inden systemet tages i brug på efterfølgende strækninger.

På S-banen blev strækningen Jægersborg-Hillerød udvalgt som ’Early Deployment’ strækning grundet anlæggenes fremskredne alder på



strækningen og det faktum, at togkontrollsystemet på strækningen havde et lavere sikkerhedsniveau end på resten af S-banen.

Banedanmark kan bekræfte, at der har været gennemført omfattende laboratorie tests og efterfølgende testregime på strækningen Jægersborg-Hillerød i perioden fra november 2014 til januar 2016 for netop at sikre, at systemet kunne fungere så hensigtsmæssigt som mulig, inden det blev taget i brug til drift med passagerer.

Det drejer sig bl.a. om test af 94 testscenarier i 9 testweekender samt i 60 natspærringer, hvor alt fra operationelle kompetencer (regler og uddannelse), signal, netværk til vedligeholdelsesprocedurer blev testet. Det viste sig nødvendigt at gennemføre flere sikkerheds- og funktionstest end forudset i kontrakten. Disse test viste på et sent tidspunkt behov for at gennemføre ekstra softwareopdateringer og dermed efterfølgende udarbejdelse og validering af revideret materiale til sikkerhedsgodkendelsen.

Det har imidlertid vist sig, at visse fejl og problematikker ikke blev identificeret i testmiljøet, men derimod først i den almindelige driftssituation. Problemerne er i første omgang søgt løst ved hjælp af en række midlertidige løsninger så som for eksempel genstart af togsæt ved endestationer. Fejl og uhensigtsmæssigheder udbedres løbende i form af softwareopdateringer, dog forventes alle på nuværende tidspunkt identificerede fejl først at være løst ved årsskiftet 2017/18.

Perioden med udfordringer på 'Early Deployment' strækningen har været længere end forventet og, der er blevet trukket store vekslers på passagerernes tålmodighed det seneste år. Der skal derfor heller ikke herske tvivl om at Banedanmark på ingen måde finder det sidste års mange udfordringer på Jægersborg-Hillerød strækningen tilfredsstillende.

Hvorvidt det vidtgående testregime kunne være gennemført på en måde, der ville have opfanget alle efterfølgende fejl er svært at gisne om. Flere af de fejl der er identificeret efter idriftsættelsen af CBTC systemet mellem Jægersborg og Hillerød ville f.eks. have krævet, at man havde testet på en længere strækning, hvor togene kunne forlade CBTC systemet og køre i det eksisterende signalsystem på S-banen (HKT) i en længere periode for at vende til CBTC systemet. Dette ville have krævet op mod 30 testtog, et større antal testressourcer samt påvirkning af passagerer på et langt større område – herunder det centrale afsnit (Svanemøllen - Dybbølsbro) af flere omgange. Ligeledes er der en række forhold og scenarier man ikke har fundet anledning til at teste, herunder påvirkning af systemet i forbindelse med sne. Dette skyldes blandt andet, at det var forventet, at leverandørens



erfaring med systemet i andre lande med strenge vinterforhold sikrede, at det leverede system fungerede i lignende forhold i Danmark. Ud over ressourcerne og de trafikale gener ved selve testweekenden ville planlægning af yderligere weekender have krævet ressourcer til planlægning, herunder booking af personale og tog, som skal tages ud af normal trafik, samt til godkendelse af testforløbet, hvilket bl.a. indebærer, at det vil være vanskeligt at sikre, at systemet kan testes under alle klimaforhold.

Erfaringerne har understreget behovet for den såkaldte 'Early Deployment' strækning som alt andet lige begrænser det antal af fejl, der måtte forekomme på de efterfølgende udrulninger."

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen