

hold til Adtranz Signal og meddelte før sommerferien, at man agter at opsiges kontrakten med tilhørende erstatningskrav, hvis ikke der nu konkret dokumenteres en vilje og en evne til at gennemføre det aftalte projekt.

Kammeradvokaten har været inddraget tæt i hele forløbet og har assisteret Banestyrelsen med forberedelserne til en ophævelse af kontrakten.

Dette er baggrunden for bemærkningen til §28.63.02 i forslag til Finanslov for finansåret 2001, hvor jeg ønskede på et tidligt tidspunkt at orientere om Banestyrelsens overvejelser om en eventuel ophævelse af kontrakten.

Jeg kan henholde mig til det anførte.

Spm. nr. S 3708

Til trafikministeren (1/9 2000) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren orientere om, hvorledes rationaliseringsgevinsterne ved den nye drifts- og informationscentral til S-banen oprindelig var planlagt, samt hvad de seneste forsinkelser vil betyde for de planlagte rationaliseringsgevinster?«

Svar (7/9 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Banestyrelsen har oplyst følgende:

DIC-S projektet er primært et fornyelsesprojekt, der etablerer en erstatning for det nuværende fjernstyringssystem på Københavns S-bane, der har fungeret siden 1972 og har en begrænset restlevetid. Dertil kommer en udbygning af det fjernstyrede område med strækningen Hellerup-Hillerød.

Ifølge Banestyrelsen er der således ikke væsentlige rationaliseringsgevinster forbundet med projektet, bortset fra den personalebesparelse, der opnås ved at strækningen Hellerup-Hillerød fjernstyres. Denne rationaliseringsgevinst er allerede opnået ved den midlertidige fjernstyring af Hellerup-Hillerød, der blev ibrugtaget i sommeren 1998, og den påvirkes ikke af Adtranz Signals forsinkelser.

Projektet er i 1999 udvidet med en fornyelse af fjernstyringen på strækningen Ballerup-Veksø i forbindelse med etablering af dobbeltspor

på denne strækning. Denne udvidelse forløber planmæssigt, men giver ikke umiddelbart nogen rationaliseringsgevinster. Der kan opnås en mindre rationalisering i forbindelse med ibrugtagning af dobbeltsporet på den sidste del af strækningen Ballerup-Frederikssund samt i forbindelse med Ringbanen. Fjernstyring af disse er dog ikke en del af det nuværende DIC-S projekt.

Spm. nr. S 3709

Til trafikministeren (1/9 2000) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren orientere om, hvilke initiativer ministeren vil tage for at sikre, at den af Banestyrelsen bestilte drifts- og informationscentral til S-banen ikke forsinkes yderligere?«

Svar (7/9 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Banestyrelsen oplyser, at man gennem forhandlingerne med Adtranz Signal har krævet, at Adtranz Signal nu konkret og overbevisende dokumenterer en vilje og en evne til at gennemføre det aftalte projekt indenfor en acceptabel tids horisont og med en tilstrækkelig projektsikkerhed.

Adtranz Signal har på det seneste ifølge Banestyrelsen dokumenteret en *vilje* og det er nu afgørende, om der også kan dokumenteres en *evne* gennem synlige resultater og konkrete, bindende handlings- og projektplaner.

Adtranz Signal har efter opfordring fra Banestyrelsen indledt et samarbejde med en underleverandør om udviklingen af de funktioner, som har voldt Adtranz Signal de største problemer. Der pågår frem til november 2000 et forprojekt, der endeligt skal fastlægge omfanget af underleverandørens engagement samt tid og organisering.

Parallelt hermed pågår forhandlinger om yderligere projektsikkerhed i form af en opdeling af leverancen i mindre, veldefinerede delleverancer.

Endelig kræver Banestyrelsen en opstramning af de kommercielle betingelser, med henblik på ad denne vej, at øge Adtranz Signals in-