

Budgetspecifikation:

Mio. kr.	2007	2008	2009	F	2011	2012	2013
Udgiftsbevilling	-	-	-	508,3	63,5	68,8	1,5
10. Banedanmarks signalprogram							
Udgift	-	-	-	508,3	63,5	68,8	1,5
22. Andre ordinære driftsomkostninger	-	-	-	230,5	-	-	-
51. Anlægsaktiver (anskaffelser)	-	-	-	277,8	63,5	68,8	1,5

Udrustning af rullende materiel

Det nye signalsystem på både fjernbanen og S-banen vil blive baseret på, at lokomotivføreren modtager signaler i førerrummet (dvs. oplysninger om maksimalhastighed, afstand til forankørende tog mv.). Udstyret i førerrummet består af en radio og en skærm. Det er på nuværende tidspunkt nødvendigt at indkøbe radioerne til materiel, der anvendes til trafik på offentlig kontrakt, således at udrustningen af det rullende materiel koordineres med etableringen af et nyt togradiosystem på Banedanmarks net.

Udrustning af Øresundstogene med ERTMS

Der er ved at blive anlagt en ny banestrækning i Malmø, kaldet Malmø Citytunnelen. Citytunnelen forventes udstyret med ERTMS niveau 2 omkring 2013/2014. Det følger af direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i EU-fællesskabet, at nye baner skal udstyres med ERTMS. Derfor skal Øresundstogene udrustes med ERTMS on-board udstyr. Der er således tale om en nødvendig investering for at gennemføre den sammenhængende Øresundstrafik. Når et tog skal udrustes med ERTMS, skal det tages ud af drift i en kortere periode. Derfor er det nødvendigt at påbegynde udskiftningen i løbet af 2013.

Udvidelse af projektet "Nye togradioer" med et datanetværk

Med Aftale om trafik for 2007 er det besluttet at udskifte Banedanmarks radioer, jf. projektet "Nye togradioer (GSM-R)" under § 28.63.02. Banedanmark. Som følge af udskiftningen af Banedanmarks signaler er det endvidere nødvendigt at udvide det nye radiosystem med en datadel. Det vurderes meget vanskeligt at udbyde og etablere datanetværket som et separat projekt i forhold til det oprindelige togradioprojekt, idet mastepacering samt teknologivalg betyder, at de to dele vil være fuldt integreret. Hvis der anvendes to leverandører, vil der således være en lang række grænseflader, som vil være meget vanskelige at styre. Der må således forventes markante merudgifter, hvis de to dele af togradioprojektet forsøges gennemført separat. Derfor planlægges de to dele udført som ét samlet projekt.

Tidsplanen for det oprindelige togradioprojekt gør, at der skal indgås endelig kontrakt for hele projektet, inden den første milepæl for Signalprogrammet nås. Kontraktindgåelsen betyder, at hvis det besluttet at stoppe Signalprogrammet i forbindelse med den første milepæl, er der en risiko for, at det vil være nødvendigt at afholde de samlede udgifter til projektet, inkl. udgifter til etablering af datanetværket, fordi leverandøren vil være meget langt fremme med projektet.

Bevillingen på § 28.63.02. Banedanmark til GSM-R overføres på finanslov for 2010 til § 28.63.08. Banedanmark, Signalprogrammet. En eventuel opsparing i projektet overføres på lov om tillægsbevilling for 2010 til § 28.63.08 Banedanmark, Signalprogrammet fra 2010 og indgår således i den samlede bevilling for Signalprogrammet. Der overføres således 214,8 mio. kr. i 2010, 9,3 mio. kr. i 2011 og 8,5 mio. kr. i 2012 fra § 28.63.02. Banedanmark til § 28.63.08. Banedanmark, Signalprogrammet.

Forberedelse af togkontrollsystem

Der er på europæisk plan truffet beslutning om, at der skal sikres en såkaldt interoperabilitet i signalsystemerne, der skal gøre det muligt, at lokomotiver og tog, der ikke er anskaffet med specielt sigte på det danske net, kan køre uhindret i Danmark. For det danske net forudsætter det udvikling af en såkaldt STM (Specific Transmission Module). Udviklingen af en STM er samtidig