

TALEMANUSKRIFT – DET
TALTE ORD GÆLDER



Side 1 af 17

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål E i
Udvalget for Landdistrikter og Øer (ULØ) torsdag d.
10. november 2016 kl. 11.30

**Samråds-
spørgsmål E**

*Ministeren bedes redegøre for status for
Banedanmarks Signalprogram med
fokus på forsinkelsens konsekvenser for
de strækninger og tilhørende oplande,
der ligger i landdistrikter og
yderområder.*

**Svar – indledende
bemærkning**

Jeg er i spørgsmål E blevet bedt om at
redegøre for konsekvenserne af
forsinkelsen af Signalprogrammet for de
strækninger og tilhørende oplande, der
ligger i landdistrikter og yderområder.

Jeg vil starte med at sige, at ingen skal
være i tvivl om, at jeg gerne havde været
denne forsinkelse foruden.

Vi så alle gerne, at det nye signalsystem
på fjernbanen var udrullet i 2021 og i



2020 for S-banen, som oprindeligt forudsat. I dag ved vi, at de nye signaler på fjernbanen bliver forsinket med to år og på S-banen med et år.

Det, jeg siger i dag, baserer sig på det oplæg Banedanmark holdt for Transport- og Bygningsudvalget tirsdag den 11. oktober 2016.

Sagen er meget teknisk, men Banedanmark har skrevet et notat, hvor der bliver redegjort for replanlægningen af Signalprogrammet. Notatet ligger her hos formanden til afhentning efter mødet, ligesom jeg også vil eftersende det til udvalget.

Jeg vil i dag have et særligt fokus konsekvenserne af Signalprogrammets forsinkelse og den gennemførte



replanlægning for landdistrikter og yderområder.

*Svar – Baggrund
for den politisk
aftale om Signal-
programmet*

Det har længe været kendt, at de danske signalsystemer er forældede og nedslidte, og der har været og er et behov for udskiftning.

Signalprogrammet er derfor først og fremmest et nødvendigt projekt, hvor et gammelt og udslidt signalsystem erstattes af et nyt.

Men ud over at få tidssvarende signalanlæg vil det nye signalsystem også give en bedre regularitet, højere sikkerhed, mere effektiv drift, bedre passagerinformation og det signalmæssige grundlag for en senere hastighedsopgradering på visse strækninger.



Den politiske beslutning om udskiftning af Banedanmarks signalanlæg blev truffet med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

Svar – Signalprogrammet er ambitiøst

Signaludskiftningen er en stor, kompleks og ambitiøs opgave med mange indbyrdes afhængigheder på tværs af delprojekter og interessenter.

Forsinkelser et sted kan derfor hurtigt få konsekvenser et andet sted.

Svar – Status for Signalprogrammet oktober 2016

Folketinget er i Anlægsstatus for 1. halvår 2016 blevet informeret om, at Signalprogrammet vil blive forsinket i forhold til den politiske aftale fra 2009.

Det fremgår af anlægsstatus, at Signalprogrammet forventes udrullet på fjernbanen i 2023 og ikke som tidligere forudsat i 2021. På S-banen forventes



Signalprogrammet udrullet i 2021 og ikke som tidligere forudsat i 2020.

*Svar – Årsager til
forsinkelsen*

Forsinkelsen af Signalprogrammet skyldes flere forhold.

I 2013 er der eksempelvis kommet ændringer til den forordning, som angiver fælles retningslinjer for jernbanebranchen ved jernbanesikkerhedsmæssige ændringer.

Det er første gang, at den anvendes på et så stort og komplekst projekt som det danske Signalprogram, hvilket har givet en række udfordringer hos både Banedanmark og leverandørerne.

Man må også erkende, at der helt fra tilbudstidspunktet har været for stor optimisme omkring stordriftsfordele, læringskurver, egne præstationer,



samarbejde med bygherre og så videre, og som har været forudsætningen for, at man kunne gennemføre signaludskiftningen over en relativt kort tidshorisont.

Hertil kommer forsinkelser i udvikling og godkendelser af en række delsystemer på infrastrukturens side.

Endelig har udrustningen af tog til brug på fjernbanen også vist sig vanskeligere at gennemføre end oprindeligt forudsat.

**Svar –
Replanlægning
har været
undervejs længe**

Banedanmark har i samarbejde med leverandørerne gennemgået de oprindelige udrulningsplaner og økonomien. Denne replanlægning er udtryk for en reaktion på en lang række udfordringer med eksempelvis overholdelse af tidsplanerne, særligt for early deployment-strækningerne, som er



kritiske i forhold til sikring af læring og aftestning.

Den første af Signalprogrammets early deployment-strækninger ligger på S-banen, hvor det nye signalsystem den 29. februar 2016 blev idriftsat mellem Jægersborg og Hillerød.

Erfaringerne fra S-banen har vist, at der var behov for at foretage flere test og få de nye systemer godkendt. Disse erfaringer er indarbejdet i den nye udrulningsplan.

Forsinkelsen og den nye udrulningsplan har konsekvenser for programmets økonomi og for, hvornår Signalprogrammet kommer ud til hvilke strækninger.

Økonomien først.



Det forventes stadigvæk, at gennemførelsen af Signalprogrammet kan ske inden for den oprindelige totalbevilling. Men det kan i dag også konstateres, at gennemførelse af den nye udrulningsplan vil kræve fuldt træk på Signalprogrammets reserver til håndtering af alle kendte risici.

Svar – Den nye udrulningsplan (2016-planen)

I forhold til alle detaljerne for den konkrete plan for udrulningen af Signalprogrammet vil jeg henvise tidligere omtalte notat fra Banedanmark.

Her vil jeg gerne trække nogle af Banedanmarks overordnede principper for replanlægningen frem.

Banedanmark har søgt at konsolidere udrulningsplanen i forhold til elektrificering og DSB's materielanskaffelser ud fra den optimale



rækkefølge: Først
fornyelse/opgradering, dernæst
signaludrulning og til slut elektrificering.

Det fremgår også af notatet, at
Banedanmark efter early deployment-
strækningerne vil fortsætte på mindre
befærdede strækninger, inden man går
over til de passagertunge strækninger.

Banedanmark anfører, at der derved
opnås størst robusthed for trafikken på
de passagertunge strækninger.

Det er på den baggrund de nye planer for
ibrugtagning er opstillet af
leverandørerne sammen med
Banedanmark.

Resultatet er, at den oprindelige
udrulning groft sagt er vendt på hovedet.



I den oprindelige plan begyndte udrulningen af det nye signalsystem på hovedstrækningerne.

I den nye plan begynder man på sidestrækningerne.

Derudover er der lagt mere tid ind til tests, udrulning og sikkerhedsgodkendelser. Det er hermed søgt at sikre, at ibrugtagning på fjernbanen vil ske med en højere driftsstabilitet og øget robusthed i trafikafviklingen, så generne for passagererne bliver så små og få som mulige.

***Svar - Ændringer
i Vest***

I Vestdanmark starter udrulningen i Nordjylland på strækningen Frederikshavn-Hobro i 2018. Her var det tidligere forudsat, at næste strækning i udrulningsplanen skulle



have været hovedstrækningen i Østjylland ned til Fredericia. Med replanlægningen lægges der op til, at der i stedet for udrulles på sidestrækningerne op til Struer og Thisted i 2019 og som altså fremrykkes i udrulningsrækkefølgen og i tid.

I Vestdanmark medfører den nye udrulningsplan blandt andet følgende:

- Thisted-Struer fremrykkes med to år fra 2021 til 2019.
- Struer-Langå fremrykkes med ét år fra 2020 til 2019.
- Projekterne i Nordjylland om de nye Signalanlæg til Den nye bane til Aalborg Lufthavn, kapacitetsudvidelser ved Hjørring og Lindholm og en eventuel



hastighedsopgradering mellem Hobro og Aalborg er blevet tilføjet tidligt i den reviderede udrulningsplan i 2020.

- Esbjerg-Lunderskov er blevet lagt senere i udrulningsplanen med ibrugtagning i 2021, hvilket er to år senere end planlagt
- Strækningerne med grænseoverskridende trafik, det vil sige Tønder-Bramming og Padborg-Fredericia, er lagt senere i udrulningsplanen i 2022 henholdsvis i 2023.

**Svar - Ændringer
i Øst**

I Østdanmark fremrykkes udrulningen på Svendborgbanen både i udrulningsrækkefølgen og i tid.

For Østdanmark kan følgende nævnes:



- Svendborgbanen fremrykkes fra 2021 til 4. kvartal 2019.
- Ringsted-Nykøbing F. afsluttes i 2021.
- Roskilde-Kalundborg fastholdes, således ibrugtagning forventes i 2021.
- Kystbanen, København H, og strækningen til Peberholm er lagt til sidst i udrulningsplanen i 2023 mod tidligere i 2021.

Som led i den politiske aftale af 4. marts 2016 blev der truffet beslutning om det videre forløb for Femern Bælt-projektet. Det indebærer, at det i første omgang kun er strækningen Ringsted-Nykøbing Falster, der opgraderes, hvor der



etableres dobbeltspor mellem
Vordingborg og Nykøbing Falster.

**Svar – Fordele for
strækninger i
landdistrikter
m.m.**

Den nye udrulningsplan betyder, at de nye signalsystemer i en række tilfælde kommer landdistrikterne til gavn tidligere, end det var tiltænkt i den oprindelige udrulningsrækkefølge.

Det betyder, at strækningerne Thisted-Struer og Struer-Langå, der i dag ikke har nogen form for togkontrol, får dette tidligere end forudsat i den oprindelige plan. Dermed får disse strækninger et højt og ensartet sikkerhedsniveau.

Den nye udrulningsrækkefølge betyder også, at landdistrikterne vil kunne høste gevinsterne af det nye signalsystem som nogle af de første. Det betyder eksempelvis forbedret rettidighed og færre forsinkelsestimer.



*Svar – Ulemper
for strækninger i
landdistrikter
m.m.*

Kan man så også godt vende argumentet om og sige, jamen betyder det så ikke også, at de mindre befærdede strækninger bliver udsat for eventuelle implementeringsproblemer først?

Jo, det kan man godt, men alle strækninger skal trods alt udrustes, og herved undgår ingen strækninger at komme i risiko for problemer ved overgangen til de nye signaler. De eksisterende signaler, ved vi i øvrigt også godt, volder os en lang række problemer.

Det skal derfor i denne sammenhæng også understreges, at Banedanmark har lagt mere tid ind i den nye udrulningsplan til at foretage flere test inden de ruller ud – netop med det sigte, at sikre sig så godt som muligt, at systemet virker, inden passagererne får



det at mærke. Der testes både i Banedanmarks såkaldte Joint Test Lab og på strækningerne. Her bliver leverandørernes software testet både indbyrdes og over for eksisterende systemer.

Endelig bliver der gennemført test på de første strækninger – early deployment-strækningerne. Der er ikke ændret på disse strækninger ud over, at de tidsmæssigt tages i drift senere end forudsat på kontraktstidspunktet.

***Svar –
Konklusion***

Signalprogrammet er et landsdækkende program, der i sin grundsubstans er ekstremt teknisk, særligt når det gælder udrulningen og den gennemførte replanlægning. Den nye udrulningsplan beror på faglige overvejelser og er udarbejdet i samarbejde mellem



Banedanmark og de enkelte leverandører.

Den nye udrulningsplan er udtryk for en nødvendig ændring af gennemførelsen af en nødvendig udskiftning af de gamle signaler, som Signalprogrammet er sat i verden for at gennemføre.

Tak for ordet.