

Til de ansvarlige ledere og beslutningstagere i Banedanmark (kopi til transportudvalget, transportministeren, transportministeriet og passagerpulsen)

Søndag d. 15/12-2019 blev det nye signalsystem taget i brug på en del af strækningen fra Roskilde til og med Lille Skensved. Det er noget rigtigt mange rejsende og borgere omkring Lille Syd der har set frem til med længsel. Først og fremmest for at slippe for togbusser, manglende togsæt og spærrede omkørsler med flere kilometers omkørsel til følge.

Jeg håber derfor at få svar eller bemærkninger til en række punkter, som rækker rundt i Banedanmarks organisation, og på den baggrund anmoder jeg om at få ét samlet svar, som har indarbejdet den indsigt der uden tvivl ligger i organisationen, men som jeg ikke forventer at direktøren for det hele måtte ligge inde med.

Som repræsentant for pendlerne og andre rejsende på Lille Syd anmoder jeg om, at denne henvendelse tages med den seriøsitet, den er fremsendt og man tager de fremsendte betragtninger med i overvejelserne for de kommende strækninger, der skal udrulles med signalsystemet. Dette indbefatter også en øget kommunikation omkring det, men også hvordan det hele skal hænge sammen for borgere i områderne, der skal kunne komme på arbejde, uddannelse, sygehuse, besøg og hjem igen.

1. I pressemeddelelsen om ibrugtagningen af det nye signalsystem blev der lagt stof vægt på hvilke goder, der ville komme ud af det nye system. Desværre fandt man det ikke kærkomment at takke alle omkring strækningen (borgere og passagerer) for tålmodigheden med de store udfordringer, det har medført at indføre de nye signaler. Tak er et lille ord, men med en enorm betydning, og det betyder rigtigt meget for os der rammes af sporspærringer og baneprojekter under anlæg. Det er en ommer.
2. Signalprogrammets direktør stod på Roskilde Station om eftermiddagen for at sige tak. Det var en fin gestus! men havde det været en uoverstigelig udgift og brug af ressourcer at stille op på Gadstrup, Havdrup og Lille Skensved og byde på en kop kaffe og en snak om det nye system om morgenen, hvor der er flest, der samtidigt anvender banen. Det ville have klædt Banedanmark at optræde helt lokalt.
3. I samme pressemeddelelse skriver Banedanmark, som også er infrastrukturforvalteren, at signalerne kan ses af togføreren, hvis pressemeddelelsen var blevet KS'et ordentligt, så ville enhver med en lille indsigt i jernbanedrift vide, at det korrekte er lokoføren. Det er en ommer.
4. I pressemeddelelsen beskrives det, at det er strækningen frem til Køge der er sat i drift, men det korrekte er jo, at det "kun" er til og med Lille Skensved. Ølby station (trinbræt) er dermed ikke med. Det er så særskilt oplyst af Banedanmark, at det indgår i EDL-S (Køge – Næstved). Det kommer ifølge tidsplanen først i drift i 2021, hvilke konsekvenser får det for driften på Lille Syd? Strækningen mellem Køge og Roskilde overdrages til Lokaltog ultimo 2020. Hvis strækningen Køge-Ølby skal spærres som følge af tests og installation, vil det medføre store konsekvenser for "EDL-N" for så kan vi ikke komme videre sydpå fra Lille Skensved. Har Banedanmarks signalprogramsledelse haft dette med i konsekvensanalysen? Er det Banedanmarks vurdering, at Lokaltog har materiel nok til at kunne betjene den nordlige del og

Østbanen samtidigt men adskilt og hvordan med at blive forbundet mellem Køge og Lille Skensved samt Ølby. Er der lagt en plan sammen med DSB, Movia, Lokaltog og Banedanmark om hvordan betjeningen skal foregå på delte strækninger? Og hvor ofte vil der ske spærring af strækningen Køge-Ølby, og Køge - Næstved?

5. I forlængelse af udrulning af EDL-S ultimo 2021, hvilke konsekvenser vil der så komme når Køge – Køge Nord skal etableres endeligt (pt. oplyst til at blive i 2023), vil dette også betyde sporspærringer for Lille Syd strækningen på strækket Køge – Lille Skensved?
6. Signalsystemet skulle give os rettidige tog, men erfaringen her fra de første dage efterlader meget at ønske. Det er fast kutyme, at togene bliver forsinket med 3-5 minutter eller mere på strækningen Lille Skensved til Gadstrup, med det til følge at man for sent på arbejde/uddannelse fordi man ikke kan opnå forbindelse til de videre transportmuligheder. Hvornår forventes dette udbedret? Her er svaret ikke, at køreplanerne skal justeres, for så har signalprogrammets formål spillet fallit.
7. I lang tid har trafikdata for strækningen mellem Lille Skensved og Gadstrup været misvisende eller mangelfuld. Vi har fået lovning på, at der arbejdes på det i over ét år nu. Det er nu blevet endnu mere kritisk, for nu er der ikke længere manuelle udkald på stationerne, som orienterer om årsager eller ændringer men kun automatiske, som så også er forkerte til tider. Hverken rejseplanen, skærmene eller [dinstation.dk](http://dinstation.dk) er derfor anvendelige. Man efterlader således de rejsende i fuldkommen uvidenhed om, hvordan man skal lade sig transportere.

Vi fik som sagt lovning på, at med det nye signalsystem ville det være muligt at lave langt bedre og detaljeret trafikinformation. I denne uge med det nye signalsystem har vi oplevet det stik modsatte nemlig, at tog er angivet som ankommet til samme spor fra hver deres retning, overhovedet ikke blive oplyst om forsinkelser eller at aflyste afgang ikke har fremgået noget sted, men er blevet fjernet fra oversigterne. Jeg har igennem de sidste år indsendt hændelser jeg selv, eller mine medrejsende på strækningen har oplevet til [trafikinformation@bane.dk](mailto:trafikinformation@bane.dk), men ser ikke længere noget formål hermed, for der sker tydeligvis ikke noget. Jeg vil derfor spørge til tidshorizonten for, at vi kan forvente at få den trafikinformation, som vi er berettiget til, og som er i tråd med Rigsrevisionens kritikpunkter. Uagtet tidshorizonten for en løsning anmodes det derudover bekræftet, at der fra trafikinformationsområdet afsættes ressourcer til at oplyse de rejsende på strækningen om forsinkelser, aflysninger, ændring af spor eller lignende indtil der foreligger en implementeret løsning for de platforme der ellers eksisterer. Det bør af sikkerhedsmæssige årsager også prioriteres, for alle stationerne har overgange i niveau, og der er derfor en øget risiko for nær ved hændelser eller direkte påkørsler som følge af de manglende eller fejlagtige oplysninger.

8. Af flere omgange har sporspærringsentreprenøren ladet omkørselskilte blive stående i de perioder hvor overkørslerne var åbne, hvilket har gjort, at man unødigt har kørt op til 10 km i omkørsel. Der er blevet lovet at følge op på dette, men det har tydeligvis ikke virket. Hvad agter Banedanmark at gøre for at sikre sådanne uhensigtsmæssigheder på tilsvarende strækninger, hvor overkørsler skal spærres i kortere eller længere perioder?

Med håb om snarlig besvarelse, og hvis der er punkter der anmodes uddybet kan jeg med fordel kontaktes. Jeg vil også benytte lejligheden til at indbyde interesserede herunder de ansvarlige til, at tage en tur med på strækningen for på egen hånd sammen med passagerne, at opleve udfordringerne for de rejsende på strækningen.

Indtil da ønskes I alle en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Med venlig hilsen

Bo C. Christiansen

Pendlerrepræsentant for Lille Syd

Sallevej 39

4622 Havdrup

20644023