

TALEMANUSKRIPT

Side 1 af 32

Talepapir - besvarelse af samrådspørgsmål Q og R i
Transportudvalget (TRU) onsdag d. 29. september
2021 kl. 12.30.

**Samråds-
spørgsmål Q**

[Mener ministeren med henvisning til artiklen »Efter 350 dage uden tog – nu varsles yderligere afgang med togbus« bragt af TV 2 Øst den 1. september 2021, at det er rimeligt, at sporarbejdet på Sydbanen har været forsinket i en sådan grad, at der har været indsat togbusser i 350 ud af 528 dage, og hvad agter ministeren at gøre for at forhindre, at yderligere forsinkelser opstår?]

**Indledende
bemærkning**

Tak for spørgsmålet.

Jeg vil starte med at besvare spørgsmål Q om sporarbejderne på Sydbanen.

Jeg vil begynde med at udtrykke stor forståelse for den frustration, som

pendlere og passagerer har oplevet grundet de langvarige arbejder på Sydbanen.

Når der indsættes togbusser, er jeg helt klar over, at det er en ringe erstatning for tog, som generelt er både hurtigere og mere komfortable.

Og når så perioden med sporspæringer endda bliver længere end oprindeligt udmeldt – som det er tilfældet med Sydbanen – sætter det tålmodigheden og tilliden til den kollektive transport på prøve.

***Generelt om
jernbanearbejder
og de trafikale
konsekvenser.***

Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at sporarbejder er en nødvendig del af det at have en jernbane. Det er ikke som på vejene, hvor man ofte kan køre uden om et vejarbejde. På banen vil en større

projekt næsten altid medføre en eller anden form for spærring.

Sydbanen er i gang med at blive både elektrificeret og hastighedsopgraderet, mens der på dele af strækningen også udbygges til dobbeltspor.

Herudover er der i august ibrugtaget nye signaler mellem Køge og Næstved, og der ibrugtages nye signaler mellem Mogenstrup og Nykøbing Falster ved udgangen af i år.

Med så omfattende anlægsprojekter inden for et relativt kort tidsrum er det nødvendigt med længere perioder, hvor banen spærres for trafik.

Jeg vil derfor gerne benytte lejligheden til, at gøre opmærksom på det man kan kalde bagsiden af medaljen, når vi frem

mod 2035 investerer hele 86,1 milliarder kroner i jernbanen.

For det vil uundgåeligt medføre flere perioder med sporspærringer og/eller nedsat drift, når de mange projekter skal udmøntes i form af arbejder på banen.

Jeg mener, at det er vigtigt, at vi som politikere står på mål for disse negative konsekvenser, når vi samtidig er dem, der beslutter, at projekterne skal føres ud i livet.

For at vi kan gå fra en i dag utidssvarende og nedslidt jernbane til en moderne og attraktiv jernbane, kræver det en periode med mange arbejder.

Er det rimeligt?

Det leder naturligt frem til første del af svaret på samrådsspørgsmålet: Om jeg finder det rimeligt, at arbejderne på

Sydbanen er blevet forsinket i en sådan grad, at det har ført til en høj andel dage med togbusser.

Trods det jeg lige har sagt om nødvendigheden af sporarbejder, må mit svar i dette tilfælde være et klart ”nej”.

For Sydbanen har der ikke kun været tale om de almindelige og forventede sporarbejder. Der har også været tale om en række omfattende udskydelser, der har gjort oplevelsen ekstra hård for pendlerne og de andre rejsende på strækningen.

***Redegørelse for
forløb***

For at give baggrunden for disse forsinkelser vil jeg gerne redegøre for arbejderne på jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby – der i daglig tale kaldes Sydbanen.

Som det fremgår, af mit svar på TRU-spørgsmål 747, der er sendt til Folketinget den 14. september 2021, har der ikke været forsinkelser af selve sporarbejdet på Sydbanen.

Det, der har skabt forsinkelser, er arbejder i de gamle sikringsanlæg på Ringsted og Næstved Station, der har været gennemført som følge af de mange forskellige projekter, der var – og forsat er i gang – på banen mellem Ringsted og Femern.

De oprindelige spærringer mellem Ringsted og Næstved var planlagt gennemført over 5 måneder fra marts til august i 2020.

Den 20. december 2019 orienterede jeg Transportudvalget om, at totalspærringen på strækningen mellem

Ringsted og Næstved desværre var blevet forlænget med tre måneder fra august til november 2020, så strækningen var spærret i alt otte måneder i perioden marts til november.

Forlængelsen af totalspærringen skyldtes, at der skulle foretages sikringstekniske ændringer på Ringsted Station i forbindelse med ibrugtagningen af den såkaldte nul-løsning på Ringsted Station, der skal sikre bedre trafikafvikling, når tog fra Sydbanen kommer i konflikt med tog fra vest og øst.

Som udvalget er klar over, er det nye moderne Signalsystem ERTMS i gang med at blive udrullet i hele Danmark, men denne konkrete strækning opererer fortsat med de gamle og slidte signaler.

For at foretage ændringer eller reparationer i de gamle signaler skal der af jernbanesikkerhedsmæssige grunde anvendes nogle særlige højspecialiserede signalteknikere der i daglig tale omtales som ”validatorer”.

Som jeg ved, at udvalget også er meget bevidst om, er validatorernes arbejdstid en kritisk ressource for den danske jernbane, indtil vi får udskiftet de gamle signaler.

Jeg vil senere i talen vende tilbage til denne udfordring.

Den konkrete udskydelse af arbejderne på Ringsted Station skyldes således en benhård prioritering af validatorernes arbejdstid.

Det var således nødvendigt at prioritere validator-ressourcer til andre store projekter som for eksempel sporfornyelse mellem Ringsted og Korsør og fornyelse på Slagelse Station for at påvirke landsdelstrafikken mindst mulig.

Forsinkelsen på Ringsted Station var dog ikke den eneste forsinkelse, der har påvirket Sydbanen.

Den 24. september 2020 sendte jeg en orientering til transportordførerne om, at den sikringstekniske ombygning af sikringsanlægget på Næstved Station, der var planlagt i fjerde kvartal 2020, var blevet forsinket til påsken 2021.

Det var nødvendigt at ombygge sikringsanlægget, så det ikke blev

forstyrret af den elektriske støj, når Næstved Station blev elektrificeret.

Herudover skulle der etableres tilslutning til ny linjeblok mellem Næstved og Ringsted samt laves forberedelser til tilslutning af nyt signalsystem mod henholdsvis Køge og Vordingborg.

Der har således været mange forskellige projekter, der har bevirket at sikringsanlægget skulle ombygges.

Årsagen til forsinkelsen var denne gang, at der i forbindelse med projekteringen blev konstateret flere fejl på det gamle anlæg, hvilket forsinkede projektering og validering af anlægget.

Forsinkelsen medførte, at der blev åbnet med nedsat drift mellem Ringsted og

Næstved i november 2020, da signaler blev erstattet med en trafikal løsning, der medførte, at hastigheden måtte sættes ned af sikkerhedsmæssige årsager.

På dette tidspunkt begyndte der således igen at køre tog, men med længere rejsetid og færre tog grundet den nedsatte hastighed.

Den 29. marts 2021 sendte jeg en orientering til transportordførerne om, at ibrugtagning af sikringsanlægget på Næstved Station ikke blev gennemført i påsken 2021, som tidligere udmeldt.

Denne gang skyldtes forsinkelsen, at firmaet Atkins – der leverede validatorressourcerne – havde overskredet den aftale tidsplan for validering markant.

Der var tale om en meget stor fejlvurdering fra Atkins side, da det viste sig, at der skulle bruges 5 gange så mange validatortimer på projektet i forhold til, hvad de havde budt ind med.

Denne fejlvurdering understreger hvor svært det kan være at arbejde med de gamle signaler. Selv de signaltekniske eksperter i Atkins – der burde være den førende konsulentvirksomhed inden for dette felt – vurderede opgavens omfang fem gange mindre, end den viste sig at være!

Banedanmark fandt det derfor nødvendigt at genplanlægge ombygningen af sikringsanlægget, så ibrugtagning først kunne finde sted i starten af september samme år.

Forsinkelsen forlængede perioden med nedsat drift mellem Næstved og Ringsted samtidig med, at hastigheden mellem Næstved og Lundby også blev nedsat med forlængede rejsetider til følge.

Som jeg også skrev til udvalget i den forbindelse, ville ibrugtagningen af sikringsanlægget i september forventelig medføre totalspærring af strækningerne Ringsted-Næstved og Næstved-Køge i ni dage.

Som oplyst til Folketinget i svaret på TRU-spørgsmål 747 blev sikringsanlægget på Næstved Station fuldt ibrugtaget den 8. september 2021.

Ibrugtagningen medførte dog 11 dage med totalspærring mod de tidligere forventede ni dage, da omfanget af

nødvendige ændringer var større end forventet.

Derfor fandt ibrugtagning af sikringsanlægget også først sted i anden uge af september i stedet for første uge af september.

*Validator-
udfordringen*

Som man kan udlede af forløbet, skyldes forsinkelserne af arbejdet på Sydbanen hovedsageligt manglen på validatorer.

Jeg vil tillade mig kort at beskrive denne helt centrale problemstilling.

For at opsummere et komplekst arbejdsområde er en sikringsteknisk validators opgave at kvalitetssikre projekteringen af ændringer i sikringsanlæg, inden de føres ud i livet, så det derved sikres, at signalerne virker som de skal.

Der er således tale om en opgave relateret til sikkerhed, der ikke kan afviges fra.

Der skal ofte foretages ændringer i sikringsanlæg, når der foretages ændringer i infrastrukturen ved anlægsprojekter.

Vi er derfor meget afhængige af adgangen til validatorer, når der udføres arbejder på banen.

Der er dog få personer, der i dag har kendskab til de gamle sikringsanlæg, der eksisterer på den danske jernbane, og som derfor kan validere ændringer i dem.

Det er derfor et begrænset udbud af validatorer.

Årsagerne til manglen på validatorer vil jeg ikke komme ind på her, da vi har drøftet det utallige gange i udvalget og blandt transportordførerne.

Vi er alle klar over, at vi skal igennem nogle år hvor disse menneskers tid er meget efterspurgt, og det kan i nogle tilfælde medføre at jernbane projekter simpelthen må indrettes efter hvornår validatorerne har tid.

Problemet vil blive mindre i takt med at de gamle signaler udfases, men der er fortsat behov for tiltag, der kan hjælpe os igennem de næste år.

Hvad vil du gøre?

Og det leder frem til mit svar på den andel del af udvalgsspørgsmål Q: Hvad jeg vil gøre for at forhindre at yderligere forsinkelser opstår?

For det første er det værd at understrege, at ombygningen af sikringsanlægget på Næstved Station nu i alt væsentlighed er overstået, således at der kan indsættes el-tog til Næstved station. Der udestår dog immunisering af strækningen mellem Næstved og Mogenstrup. Dette planlægges at ske i tre faser fra oktober 2021 til foråret 2022 og medfører forlænget rejsetid mellem Næstved og Lundby.

Hvis jeg ser lidt bredere på spørgsmålet, og forholder mig til hvad der kan gøres for at forhindre yderligere forsinkelser på andre strækninger, er det – som forløbet viser – vigtigt at tage fat i validator-udfordringen.

For at gøre noget ved udfordringen har Banedanmark igennem de sidste år

iværksat en række tiltag, der skal øge udbuddet af validatorer samt sikre, at vi får mere kontrol med den kritiske ressource.

Det indebærer blandt andet oplæring af nye validatorer samt insourcing af validatorer i Banedanmark.

Banedanmark arbejder konkret med at planlægge, styre og udvide den samlede valideringskapacitet. Det gøres gennem såkaldt præ-validering, som er en systematisk kvalitetssikring af det projekterede materiale, og ved at udvide antallet af personer, der kan deltage i validering.

Udvidelsen af antal af personer, der kan validere, handler dels om at man kan blive godkendt til at validere i en helt konkret opgave, dels at man kan validere

under supervision af en meget erfaren validator.

Disse tiltag har i andet halvår af 2021 bevirket en udvidelse af kapaciteten med hele 74%!

Det der i sidste ende skal komme udfordringen til livs, er udrulningen af de nye signaler.

Fordi validator-udfordringen og udrulningen af nye signaler hænger sammen, er en af de bedste måder, hvorpå vi kan sikre os mod nye forsinkelser, at Signalprogrammet kommer i mål uden flere forsinkelser.

I takt med signaludrulningen vil behovet for validatorer nemlig falde og til sidst forsvinde, da der ikke er behov for validatorer med de nye digitale signaler.

Det er derfor særligt over den kommende årrække, at valdiatorudfordringen er størst.

For at undgå yderligere forsinkelser har jeg derfor stort fokus på at skabe stabile rammer for jernbanen, så Banedanmark kan fokusere på at få signalerne udrullet.

Afrunding.

Med det sagt skal vi selvfølgelig – mens de mange arbejder pågår – sørge for at minimere påvirkningen af trafikken så meget som muligt, så vi kan fastholde og tiltrække folk til den kollektive trafik.

Det dur nemlig ikke, at vi om 10 år står med en topmoderne jernbane, hvis alle har købt bil, fordi de trafikale gener ved arbejderne har været for store.

Hvordan der arbejdes med at få passagerer tilbage i den kollektive trafik,

vil jeg komme ind på ved besvarelsen af samrådsspørgsmål R.

Samrådsspørgsmål R.

[Mener ministeren, at det er et problem for tilslutningen til den kollektive trafik, at moderniseringen af den danske jernbane har været forsinket, som det fremgår af artiklen »Efter 350 dage uden tog – nu varsles yderligere afgang med togbus« bragt af TV 2 Øst den 1. september 2021? Og hvad vil ministeren gøre for at sikre sig, at passagerne, herunder pendlerne, vender tilbage til den kollektive trafik efter endt sporarbejder]

Første del af spørgsmålet vil vide, om jeg mener, at det er et problem for den kollektive trafik, at moderniseringen af den danske jernbane er forsinket.

Til det vil jeg svare: ”ja”. Jeg mener helt klart, at det er et stort problem for tilslutningen til den kollektive trafik, at moderniseringen af den danske jernbane har været forsinket.

Som eksempel er et af nøgleprojekterne, der skal indfri målet om at gøre jernbanen moderne og tidssvarende Signalprogrammet, der som nævnt udskifter de gamle signaler med nye digitale signaler.

En af hovedårsagerne til forsinkede tog er i dag signalfejl, fordi flere af sikringsanlæggene er meget gamle og svære at vedligeholde, da det for eksempel kan være svært at skaffe reservedele.

Forsinkelsen af Signalprogrammet har derfor blandt andet medført at

punktigheden, alt-andet-lige, ikke er så høj som tidligere forventet.

Samtidig har forsinkelsen af Signalprogrammet medført afledte konsekvenser for mange andre projekter på jernbanen.

Elektrificeringen af jernbanen er således også blevet forsinket, da de gamle sikringsanlæg ikke kan tåle den elektriske støj fra kørestrømmen.

Forsinkelsen af Signalprogrammet har derfor været med til at udskyde det tidspunkt, hvor passagerne for alvor kan mærke de massive investeringer i jernbanen.

Jeg er derfor også meget optaget af, hvordan vi sikrer, at passagerer og pendlere vælger den kollektive trafik frem for bilen, herunder at de fortsætter med at anvende den kollektive trafik efter endt sporarbejde.

Hvad vil ministeren gøre for at sikre sig, at passagerne, herunder pendlerne, vender tilbage til den kollektive trafik efter endt sporarbejde?

Dette bringer mig til besvarelsen af anden del af spørgsmålet, der vil vide, hvad jeg vil gøre for at sikre mig, at passagerne, herunder pendlerne vender tilbage til den kollektive trafik efter afsluttede sporarbejder.

For at nedbringe generne fra sporarbejder, er det først og fremmest vigtigt, at Banedanmark planlægger arbejderne i god tid i dialog med jernbaneoperatørerne ud fra forudbestemte og objektive parametre.

Ved at planlægge i god tid sikres det, at passagerne tidligt kan informeres om de planlagte ændringer i driften.

Samtidig kan operatørerne sørge for indsættelse af togbusser eller planlægge togkørsel af alternative ruter.

Som forløbet med forsinkelsen af arbejder på Sydbanen viser, kan forhold som validator-udfordringen og de mange gensidige afhængigheder på banen dog sommetider gøre det svært at planlægge i god tid.

De forudbestemte og objektive parametre ved planlægningen af arbejder i sporet, skal sikre den rigtige balance mellem de konfliktende behov, hvor man på den ene side har behovet for at udføre arbejderne og på den anden side behovet for at afvikle trafikken.

Hvor der før har været et mere ensidigt fokus på de enkelte projekters behov for spærringer, skal der findes den rette balance mellem de to behov.

Ved at tage udgangspunkt i faste parametre sikres også et mere effektivt samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne, når de fordrer en mere standardiseret tilgang til planlægningen.

Banedanmark har for nylig indført nye sporspærrings-principper, der er udviklet i samarbejde med jernbanevirksomhederne.

Sporspærrings-principperne skal ses som en ny standard for fornyelsesprojekter og større anlægsprojekter under udførelse på hovedstrækningerne.

Gevinsterne ved de nye principper er, at de understøtter en robust planlægningsproces for projekterne, bidrager til forbedret punktlighed og en mere robust og realistisk køreplan.

De nye sporspæringsprincipper bygger på forudbestemte parametre såsom trafikmængde og muligheden for alternativ rute.

Ud fra parametrene er der sat standarder for totalspæringer og enkeltsporsdrift.

For eksempel må der efter de nye standarder maksimalt totalspærres otte dage og otte timer i sommerferieperioden på de primære strækninger ad gangen.

Fremadrettet vil disse sporspærringsprincipper blive videreudviklet og forbedret.

Et nyt element er, at Banedanmarks trafik- og anlægsdivisioner vil samarbejde om fremtidige spærringer, der tænkes at skulle finde sted helt frem til 2030.

Den udvidede planlægningshorisont giver mulighed for at vurdere, om et enkelt projekt eventuelt kan deles op i flere år.

DSB's tiltag for at fastholde passagerer ved sporarbejder.

Udover bedre planlægning og koordination af arbejder er det også vigtigt at se på, om der kan skrues på taksterne for pendlere på særligt berørte strækninger.

DSB har på strækningen mellem Vordingborg og Nykøbing Falster indført et "to-for- én tilbud", der består i at man får tilbagebetalt én måned, hvis man har pendlerkort i minimum to måneder.

Der er for nuværende mulighed for at gøre brug af dette tilbud to gange.

Jeg kan dog oplyse, at DSB har besluttet at udvide tilbuddet så, man snart vil kunne gøre brug af tilbuddet tre gange så man i alt kan få tilbagebetalt 3 måneder.

Dette mener jeg er et rigtig godt tiltag, der er med til at fastholde passagerer på jernbanestrækninger, der er særligt hårdt ramte af sporarbejder.

Tiltaget er især godt fordi det bedste udgangspunkt for at få passagerne tilbage i den kollektive transport

selvfølgelig er, hvis de aldrig forlader den.

DSB's tiltag for at få folk tilbage i den kollektive transport efter corona.

Arbejdet med at få folk tilbage i toget efter endt sporarbejde er også særligt relevant lige nu, efter vi – som følge af corona-epidemiens indtog – i lang tid bad folk om at blive væk fra den kollektive transport for at undgå smittespredning.

Tiltag der får folk til at vende tilbage efter endt sporarbejde vil have overlap med tiltag, der får folk til at vende tilbage efter corona, da det overordnet set handler om at gøre toget attraktivt.

DSB har ovenpå corona-nedlukningen igangsat en række initiativer, der skal få passagererne tilbage i den kollektive trafik.

Et vigtigt tiltag er ”Pendler 20”, der er et nyt tilbud til pendlere, der arbejder hjemme flere dage om ugen, og for hvem et traditionelt pendlerkort eller rejsekort ikke er et attraktivt.

”Pendler 20” giver 20 valgfrie rejsedage inden for en 60 dage periode og er derfor et produkt, der tager højde for de nye arbejdsmønstre med mere hjemmearbejde, som corona fik sat skub i.

Afrunding

Som man kan høre, er der ikke mangel på tiltag for at gøre den kollektive transport mere attraktiv og få flere til at tage den kollektive trafik.

Og der er behov for fortsat at udvikle nye og innovative tiltag, da det er vigtigt for regeringens ambition om, at den kollektive transport i fremtiden skal stå

for en langt større andel af
transportarbejdet end nuværende.

En ambition som jeg ved mange partier i
Folketinget deler med regeringen.

Tak for ordet.