



01.12.2017

Svar på spørgsmål fra Ingeniøren den 29/11-17

I har fx fortalt Deloitte, at det nuværende signalsystem kan holdes i drift frem til 2030 uden en markant forøget fejlrate; jeres egne tal viser, at antallet af signalfejl har været relativt stabilt i nogle år; og prognosen for 2017 viser ifølge Rigsrevisionen, at den tendens fortsætter. Flere kilder vil til citat kalde det løgn, at de danske togsignaler generelt er så nedslidt, at alle skal udskiftes. På den baggrund vil jeg gerne høre, hvorvidt I har overdrevet det presserende behov for at udskifte alle signaler, i beslutningsgrundlaget fra 2008 og tilsyneladende - jf. aftaleteksten fra 15/11 - helt frem til for to uger siden. Det fremgår ikke af jeres præsentation fra samme dag, at I er nået frem til de nye muligheder for at levetidsforlænge ATC-systemet.

Der er et behov for at udskifte de danske togsignaler. Den generelle tilstand af signaler er, at systemet er forældet og balancerer på kanten af sin levetid. Det forældede signalsystem står for cirka 80 procent af Banedanmarks infrastrukturfejl. Det er dermed den største årsag til fejl på jernbanen og er dermed også den største årsag til de forsinkelser som passagerne oplever.

Udover at signaler er slidte, så er der også andre forhold der gør det nødvendigt at udskifte signaler. Der er dyrt, at holde de eksisterende signaler i live. I den strategi vi har fremlagt for forligskredsen d. 15/11, der har vi gjort det klart, at det koster 1,1 mia. kr. at vedligeholde det eksisterende signalanlæg. Derudover er det vanskeligt at skaffe reservedele. Mange af anlæggene er 45 år gamle og de ældre er mere end 70 år gamle. Desuden kræver det nogle særlige kompetencer blandt teknikere at vedligeholde de eksisterende signalsystemer.

I beslutningsoplægget fra 2008 var vurderingen, at sikringsanlægget med en målrettet fornyelses- og levetidsindsat ville kunne holdes i drift til 2020. Dette er fortsat Banedanmarks vurdering. Dette blev i øvrigt også eksternt kvalitetssikret af det uafhængige konsulentbureau Booz Allen Hamilton, hvilket også fremgår af baggrundsrapporten.

Sideløbende med at vi udvikler det nye signalsystem, så er vi dybt optaget af at få det eksisterende signalsystem til at fungere. Vi har dedikerede medarbejdere, som knokler dagligt for at få det eksisterende til at virke bedre. De har været med til eksempelvis at udarbejde skræddersyede vedligeholdelsesprocesser og målrettet vedligehold af gamle reservedele som har fungeret bedre end forventet til at vedligeholde de gamle signalsystemer.

Banedanmark har indført særlige hensyn i vedligeholdelsesprocesserne for at skåne systemerne mest muligt mod påvirkninger, og der er desuden igangsat en række aktiviteter i forhold til at opkøbe, inddrive og istandsætte reservedele til de gamle anlæg. Der er indført arbejds gange for præventivt vedligehold, således at fejl i videst muligt omfang forebygges.

Store nedbrud er imidlertid fortsat en betydelig risikofaktor, hvilket også fremgår af Banedanmarks præsentation til forligskredsmødet onsdag d. 15. november 2017. Selvom driftssikkerheden er bedre end forventet, går udviklingen kun én vej. I perioden efter 2020 søger Banedanmark derfor at imødegå dette ved gennemførelse af udvalgte fornyelsesprojekter.

Som det ligeledes fremgår af ordførerpræsentationen, så vil der i både planen for fuld immunisering og i Banedanmarks reviderede udrulningsplan enten skulle afsættes hhv. 1,3 eller 1,1 mia. kr. til at forlænge vedligeholdelsen af de eksisterende anlæg. Det kan i øvrigt oplyses, at den årlige vedligeholdelsesindsats vil blive dyrere år for år i takt med at anlæggene bliver ældre.

Tiden er fortsat en risikofaktor for det gamle signalsystem, og jo hurtigere Banedanmark kan udfase de forældede systemer, jo bedre, selvom driftssikkerheden indtil nu er bedre end forventet.