

# Jernbanen er til tider sin egen værste fjende

**F**or 23 mia. kroner kan vi få meget jernbane. Og hvad har vi fået? Et nyt signalsystem (ERTMS, på S-banen benævnt CBTC). Fået og fået er nu så meget sagt, vi får et nyt signalsystem, hvor den fulde effekt slår igennem om 7 år – eller måske senere?

Indførelsen af ERTMS/CBTC er ikke uden problemer. Erfaringerne fra de nordiske lande i forbindelse med implementeringen er lidt forskellige, men peger i samme retning – problemer på problemer. Det kedelige i denne forbindelse er, at ”point of no return” er passeret i den danske implementeringsproces. Der er kun plads til lappeløsninger i forbindelse med en afhjælpning af problemerne. De politiske beslutningstagere er fanget i en benlås. Sigtet med ERTMS/CBTC som koncept er fremtiden. Systemet indeholder mange oplagte fordele for jernbanen – men implementeringen kunne godt være bedre.

I beslutningsoplægget til politisk beslutning blev det anført, at det nuværende signalsystem inklusive sikringsanlæg var modent til udskiftning, og at signalsystemet i sig selv gav anledning til et uforholdsmæssigt stort antal signalfejl med forsinkelser til følge. Signalsystemet i hele landet skulle derfor udskiftes. Herved skulle der kunne opnås en lang række fordele. De største var en større kapacitet og færre togforsinkelser. Andre fordele var at etablering af sidespor på fri bane kunne gøres væsentligt mindre kompliceret og meget billigere.



## KRÖNIKA

### Flemming Lund

Ordförande i NJS  
dansk afdeling

**H**vad har vi fået? Indtil nu og med en tidshorisont på op til 7 år, før den endelige effekt indtræder, har vi som en konsekvens af indførelsen af ERTMS/CBTC fået en række tekniske fejl, gener for passagerer og godstrafik, en væsentlig reduceret kapacitet på den nye jernbane og væsentligt stigende anlægsomkostninger i forhold til beslutningsoplægget. Til alt dette kommer, at det er svært gennemskueligt, hvilket materiel med hvilken udrustning der kan køre på hvilke strækninger hvornår. Og så er der prisen for installation af ERTMS i godstogslokomotiver. I runde tal svarer prisen alene for ombordudrustningen til prisen for en hel lastbil med tilbehør. Denne fremhævelse af afledte problemer på godsområdet ud fra den betragtning, at de omtalte problemer ikke synes synlige i debatten omkring ERTMS, i det denne alene har fokuseret på passagertrafikken.

Nogle af disse problemer skyldes ene og alene, at Danmark i dette projekt har været ”first mover” på en række vitale områder. Denne attitude har vi før set i Danmark i forbindelse med andre jernbaneprojekter, men er det nu også nødvendigt, at Danmark som en lille jernbanenation skal lægge sig i en førerposition omkring udviklingen af ikke færdigudviklede teknologier? Svaret giver vel sig selv.

**S**ignalprojektet har således givet store udfordringer for passagerne, og flere udfordringer vil komme, før projektet er fuldt implementeret. I en vanskelig konkurrencesituation med faldende bilafgifter og benzinpriser, har jernbanens renommé fået et ordentligt hak. Erfaringsmæssigt tager det meget lang tid at genskabe tilliden til jernbanens pålidelighed og genopbygge det imagetab, jernbanen herved har fået opbygget.

Oven i alt dette har Signalprojektet haft en imaginær negativ sideeffekt. De dårlige erfaringer har således været meget stærkt medvirkende til, at der hos de politiske beslutningstagere hen ad vejen er dannet en negativ opfattelse i forbindelse med jernbanens formåen og evne til at tænke rationelt. Jernbanen er til tider sin egen værste fjende!