



Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 20.10.04
J.nr. : 602-934

Trafikudvalget har i brev af 7. oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål 22 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

./. **Spørgsmål 22:**

”Ministeren bedes kommentere vedlagte henvendelse fra ”Demokrati i Thy” om vedligeholdelse af Thybanen, og herunder oplyse, om ministeren finder det rimeligt at lukke banen en hel måned, om ministeren påtænker, at der efterfølgende indføres gratiskørsel og om det ikke ville være rimeligt at indsætte busser der passer til IC-togene?”

Svar:

Grunden til, at Thybanen lukkes helt i perioden, mens arbejdet med udskiftning af skinner pågår, er, at dette giver en række fordele.

Det er meget tids- og ressourcekrævende at reetablere såvel spor som alle sikringstekniske komponenter hver morgen, så der kan køres tog om dagen efter nattens arbejde. Der vil også være en vis risiko for, at sporet ikke kan åbnes til tiden om morgenen, hvis der sker nedbrud på sporombygningsmateriellet eller andet, hvilket dermed vil medføre forsinkelser.

I en periode, hvor banen er lukket helt, kan der sporombygges mellem 1.200 og 1.500 m pr. døgn, mens der - når der arbejdes ved at spærre af om natten - kun kan sporombygges ca. halvt så meget. Det betyder således, at arbejdet kommer til at strække sig over en væsentligt længere periode, såfremt det alene udføres om natten.

Der spares derfor mange penge, og sporombygningen tager kortere tid, når banen lukkes helt i en periode, og dermed kan den istandsatte bane hurtigere tages i brug

igen.

I perioden, hvor Thy-banen er spærret, bliver alle tog erstattet af togbusser.

Det er Arriva, der ifølge kontrakten med Trafikministeriet, står for erstatningstransporten, og det er således Arriva der indsætter og betaler busser til erstatning for de aflyste tog. Arriva har oplyst, at selskabet har planlagt togbusserne på Thybanen, så de kører fra Struer og Thisted til togenes afgangstid for at sikre, at alle passagerer når at komme med. Til gengæld bliver ankomsten forsinket ca. 1/2 time.

Jeg har forståelse for, at det er til ulempe for de passagerer, der får ekstra ventetid på korresponderende tog i Struer under sporombygningen. Jeg vil dog samtidig påpege, at ombygningen kun forventes at tage en måneds tid, og at det næppe vil være muligt at gennemføre større arbejder på jernbanenettet, uden at det - mens arbejdet står på - vil kunne mærkes af passagererne. Det gælder uanset hvilken togoperatør, der udfører togtrafikken.

Spørgsmålet om gratiskørsel, som blev indført på Svendborgbanen i en måned, var som bekendt et initiativ, som DSB tog, da togdriften på Svendborgbanen i længere tid ikke havde fungeret hensigtsmæssigt. Jeg mener umiddelbart ikke, der er en parallel hertil, men det er som nævnt et anliggende, der er op til operatørerne.

For så vidt angår spørgsmålet om hastigheden på banen, er det rigtigt, at en strækningshastighed på 75 km/t, som gælder for strækningen Struer-Thisted, er ensbetydende med visse grænser for banens udviklingsmuligheder og attraktivitet i forhold til andre transportmidler.

En evt. opgradering af banen til en højere hastighed, fx 100 km/t, vurderes imidlertid at være relativt omkostningskrævende, sammenlignet med en tilsvarende indsats i forhold til andre regionale banestrækninger i det jyske område. Netop denne banestrækning har særligt mange overkørsler, og en væsentlig del af opgraderingsomkostningerne relaterer sig til omkostninger i forbindelse med overkørsler. Dertil skal nævnes, at passagergrundlaget for Thybanen er relativt lille sammenlignet med andre mindre baner, og der er ingen aktuelle investeringsplaner om opgradering af Thybanen.

En hurtigere togbetjening vil imidlertid alternativt kunne gennemføres, såfremt togene springer nogle af de standsningssteder på Thybanen over, som generelt har meget lave passagertal og i stedet for lade disse betjene med bus. Dermed vil man også kunne fremme det, der traditionelt er togtrafikkens styrke, nemlig at forbinde landets større bysamfund indbyrdes.

Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen, dog på meget foreløbigt stadi, derudover har skitseret nogle mulige mere enkle køreplaner for Thybanen, bestående i en fast 1½ times køreplan, dvs. faste afgangse hver halvanden time i begge retninger. Det skal dog understreges, at det alene er nogle meget foreløbige overvejelser, og at det i

givet fald efterfølgende vil skulle drøftes nærmere med Arriva.

I den aftale, der er indgået med DSB for den næste ti års periode, forudsættes to DSB-fjerntog om dagen til/fra Thisted, svarende til den nuværende betjening.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen