

## Samråd i Trafikudvalget d. 14/8 – 2006 vedr. Banedanmark

---

Spørgsmålene lyder:

U: Hvordan forklarer ministeren, at togdriften mellem Aalborg og Frederikshavn aldrig blev normaliseret, men derimod erstattet af en såkaldt nødkøreplan, der i øvrigt heller ikke er blevet overholdt, når ministeren på det åbne samråd med Trafikudvalget den 29. juni 2006 udtrykkeligt gav udtryk for, at der var taget hånd om situationen i Nordjylland, jf. følgende citat fra det åbne samråd 29. juni: "Mht. Vendsyssel – altså Nordjylland; der forsøger hr. Prehn endnu en gang at fortælle, at problemet ikke er løst og at man skal skifte tog osv. Det er vi altså enige om ikke er tilfældet længere, ikke? Så synes jeg ikke, man skal påvirke pressen ved at sige, at sådan er det?"

V: Er ministeren blevet fejlinformeret i sagen om togdriften i Nordjylland, siden ministeren på det åbne samråd med Folketingets Trafikudvalg den 29. juni giver et svar, der, jf. forrige samrådsspørgsmål, ikke er korrekt? I bekræftende fald bedes ministeren oplyse, hvem der har stået bag denne fejlinformation og hvilke skridt ministeren vil tage for at sikre, at den form for fejlinformation af Folketingets Trafikudvalg ikke sker igen?

W: Hvis ministeren ikke mener at være blevet fejlinformeret, hvordan forklarer ministeren så sine egne udtalelser om, at "Mht. Vendsyssel – altså Nordjylland; der forsøger hr. Prehn endnu en gang at fortælle, at problemet ikke er løst og at man skal skifte tog osv. Det er vi altså enige om ikke er tilfældet længere, ikke? Så synes jeg ikke, man skal påvirke pressen ved at sige, at sådan er det?"

X: Ministeren har ved flere lejligheder, herunder ved det åbne samråd den 29. juni, givet udtryk for, at der er investeret massivt i nye jernbaneskiner gennem de seneste år. Hvordan forklarer ministeren så, at der endnu ikke er taget hånd om situationen i Nordjylland, hvor skinnerne er blandt de ældste i Danmark?

Y: Hvilke overvejelser og prioriteringer ligger til grund for, at andre strækninger end dem i Nordjylland er blevet prioriteret? Hvorfor har man f.eks. valgt at fremskynde sporombygningen af Kystbanen til 2007, selvom denne strækning har langt nyere spor end



i Nordjylland? Og hvorfor foretages der i løbet af den kommende halvanden måned sporombygninger af Vestbanen og Nordbanen (S-tog), hvor sporene også er langt nyere end i Nordjylland? Og hvordan forklarer ministeren, at Banedanmark planlægger sporombygninger af Køgebugt-banen og Sydbanen i 2007, når disse spor også er langt nyere end i Nordjylland?

Z: Ministeren har selv i det åbne samråd 29. juni erklæret, at der er brug for en mere permanent løsning af sporproblemerne i Nordjylland. Kan ministeren sætte en dato på, hvornår togpassagererne i Nordjylland kan regne med nye spor?

Jeg skal i dag besvare seks spørgsmål fra udvalget. Jeg vil indledningsvist besvare spørgsmål U, V og W og derefter går jeg videre til spørgsmål X, Y og Z.

## **Spørgsmål U**

Som et led i min besvarelse af spørgsmål U er jeg desværre nødt til at påpege, at jeg er blevet fejlciteret i det citat fra samrådet 29. juni 2006, som indgår i spørgsmål U.

I forhold til togdriften i Nordjylland og specifikt problemet med nødvendigt togskift på Aalborg station er jeg citeret for at sige:



*”Det er vi altså enige om ikke er tilfældet længere, ikke?”*

I virkeligheden sagde jeg:

*”Det er vi altså enige om, at man ikke skal i øjeblikket, ikke?”*

Det ærgrer mig, at de personer som har haft ulejlighed med at lave en transskription af det åbne samråd 29. juni 2006 - og som på baggrund heraf i pressen har beskyldt mig for at tale usandt og vildlede Trafikudvalget – ikke også har gjort sig den ulejlighed at citere mig korrekt.

Med mit svar indikerede jeg netop, at problemerne med togdriften i Nordjylland, som nødvendiggjorde togskift i Aalborg ikke var løst permanent, og at problemet med togskift kunne opstå igen, hvilket det desværre også gjorde.



På grund af hastighedsnedsættelser har DSB således i flere omgange været nødt til at ændre køreplanen for togdriften i Nordjylland.

I perioden fra 16. juni til 20. juni 2006 kørtes efter en særkøreplan med en hastighed på 80 km/t og med nødvendigt togsift på Aalborg station.

I perioden fra 21. juni til 2. juli 2006 kørtes efter den normale køreplan med en hastighed på 120 km/t og med InterCityLyn hele vejen fra København til Frederikshavn. Altså uden nødvendigt togsift på Aalborg station.

Da jeg på samrådet 29. juni 2006 sagde, at man ikke *i øjeblikket* skulle skifte tog på Aalborg station, så var det 100 % i overensstemmelse med sandheden. Jeg har hverken talt usandt eller vildledt Trafikudvalget.



Fra 3. juli til 6. juli 2006 var DSB igen nødt til at indføre en særkøreplan med en hastighed på 80 km/t og med nødvendigt togsift på Aalborg station.

Fra 7. juli til 10. juli 2006 kørtes der atter efter den normale køreplan med 120 km/t og gennemkørende InterCityLyn.

Fra 11. juli har man kørt efter en særkøreplan med 80 km/t og nødvendigt togsift i Aalborg.

Fra den 17. juli blev køreplanen justeret således, at der køres efter normal køreplan med 120 km/t og gennemkørende InterCityLyn før kl. 10 og efter kl. 19. I tidsrummet mellem kl. 10 og kl. 19. køres med 80 km/t og med nødvendigt togsift i Aalborg.

Denne køreplan forventes opretholdt til og med 20. august 2006, hvor DSB gennemfører en ændring af køreplanen,



som var været planlagt gennem længere tid.

Årsagen til at den normale køreplan på banestrækningen mellem Aalborg – Frederikshavn ikke har kunnet opretholdes denne sommer er dels, at Banedanmark har måttet etablere nye hastighedsnedsættelser mellem København og Aalborg.

Banedanmark har oplyst, at der 8. august 2006 er indført en række hastighedsnedsættelser på hovedstrækningen mellem København og Aalborg. Hastighedsnedsættelserne er indført som følge af de såkaldte ultralydsmålinger, der foretages rutinemæssigt med henblik på at identificere mulige potentielle langsomt udviklende fejl.

Der er på strækningen mellem Fredericia og Århus konstateret behov for udskiftning af ca. 2.800 meter skinner plus adskillige nye svejsninger. Det forventes at de første



hastighedsnedsættelser kan ophæves drypvis fra denne uge og at ultralydsfejlene mellem Århus – Fredericia vil være udbedret med udgangen af uge 37.

Der er derudover konstateret fejl ved Kauslunde på Fyn, der har medført en hastighedsnedsættelse til 40 km./t., som forventes ophævet den 19.-20. august 2006.

Ligeledes foregår der i øjeblikket foregår en større skinneudveksling mellem Århus – Ålborg, der forventes at være afsluttet medio oktober 2006. Denne skinneudveksling hidrører til dels fra denne, dels fra en tidligere ultralydsmåling.

DSB er af Banedanmark løbende blevet orienteret om konsekvenserne af ultralydsmålingerne på de enkelte delstrækninger, så DSB har kunnet varsle passagererne om de afledte forsinkelser.



Jeg har med brev af 19. juni orienteret Trafikudvalget om, at den planlagte sporjustering på strækningen København – Århus forventedes udført 1. juli 2006, men Banedanmark har siden oplyst, at der efter 1. juli vil være udeståender, som først vil være fjernet i løbet af juli og august. Dette har jeg orienteret trafikordførerne om med brev af 28. juli 2006.

Jeg har endvidere med brev af 27. juni 2006 orienteret Trafikudvalget om situationen på banestrækningen Aalborg – Frederikshavn.

Det fremgik af mit brev, at der på grund skinnernes tilstand fortsat vil være risiko for lokale hastighedsnedsættelser samt risiko for dannelse af solkurver, hvilket vil nødvendiggøre hastighedsnedsættelser.

Endvidere har jeg med brev af 10. august 2006 orienteret Trafikudvalget om de





nye hastighedsnedsættelser mellem København og Aalborg.

Pga. antallet af hastighedsnedsættelser mellem København og Aalborg, sammenholdt med sporombygninger omkring København og sporets generelle tilstand mellem Aalborg og Frederikshavn, giver den nuværende særkøreplan for strækningen Aalborg – Frederikshavn passagererne en bedre togdrift, end man ville have opnået ved at opretholde den normale køreplan.

Fra 21. august 2006 gennemfører DSB som nævnt en planlagt ændring af køreplanen for strækningen Aalborg – Frederikshavn.

Den nye køreplan er i princippet identisk med den forhenværende normale køreplan, men for at skabe større robusthed og bedre sikkerhed for rettidige tog vil InterCityLyn i begge retninger have nogle minutters længere ophold i Aalborg.



Med indførelsen af den nye køreplan er det således forventningen, at passagererne mellem Aalborg og Frederikshavn vil opleve en bedre togdrift.

Dog vil den nye køreplan til at starte med være sårbar overfor forsinkelser pga. de senest etablerede hastighedsnedsættelser, men i takt med at disse hastighedsnedsættelser fjernes, øges muligheden for rettidig trafik i Vendsyssel.

Forventningen om en bedre togtrafik i Vendsyssel understøttes endvidere af, at forhold som i løbet af sommeren har nødvendiggjort indførelsen af særkøreplaner enten er bortfaldet eller snarest forventes at blive bedret.

Således er sporombygningen mellem København og Høje Taastrup (på nær nogle mindre restarbejder) afsluttet.



Endvidere har Banedanmark som tidligere oplyst besluttet at bruge 10 mio. kr. på ekstraordinært vedligehold af banestrækningen mellem Aalborg – Frederikshavn. Dette arbejde påbegyndes allerede i løbet af sensommeren 2006 og forventes afsluttet i foråret 2007.

Med dette ekstraordinære vedligehold vil banen kunne holde i nogle år. Men der ændres ikke på sporets alder, der er ca. 40 år. Der vil således også i de kommende år være en øget risiko for hastighedsnedsættelser – som eventuelt kan føre til længere køretider.

## **Spørgsmål V**

Der bliver med spørgsmål V spurgt om jeg er blevet fejlinformeret i sagen om togdriften i Nordjylland, hvem der har stået bag fejlinformationen, og hvilke



skridt jeg vil tage for at sikre, at det ikke gentager sig.

Jeg er ikke blevet fejlinformeret af nogen som helst. Derimod er jeg blevet fejlciteret!

I forhold til togdriften i Nordjylland og specifikt problemet med nødvendigt togsift på Aalborg station er jeg citeret for at sige:

*”Det er vi altså enige om ikke er tilfældet længere, ikke?”*

I virkeligheden sagde jeg:

*”Det er vi altså enige om, at man ikke skal i øjeblikket, ikke?”*

Og jeg tror godt jeg kan oplyse om, hvem som har stået bag dette fejlcitat.

Desværre har jeg ikke mulighed for at tage skridt for at sikre, at fejlcitering ikke sker igen.



- kort kunstpause-

Udover at jeg gerne vil appellere til, at Socialdemokraterne bevarer sagligheden og bidrager til at løse udfordringerne på jernbaneanrådet i stedet for med ufine metoder at forsøge at slå politisk plat på situationen.

### **Spørgsmål W**

Jeg henviser til mit svar på spørgsmål U.

### **Spørgsmål X**

Der er fra regeringens side stor opmærksomhed på problemerne i forhold til behovet for vedligeholdelse og fornyelse af jernbanenettet.



Som jeg redegjorde for ved samrådet 29. juni 2006 har den siddende regering gennem de senere år fået gennemført et bevillingsløft, som har muliggjort en forstærket indsats for genopretning af jernbanenettet.

Det nuværende årlige bevillingsniveau til jernbanenettet er i gennemsnit ca. 1,3 mia. kr. højere end de langsigtede budgetter, vi overtog fra den daværende SR-regering.

Men det må erkendes, at Banedanmark er i en situation, hvor der skal rettes op på et investeringsefterslæb, der er opbygget over de sidste årtier.

Denne erkendelse er nøglen til at forstå, at genopretningen af det danske jernbanenet – på trods af de *seneste* års store investeringer – vil komme til at tage år.



Det er nu engang sådan, at Banedanmark må prioritere fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet bedst muligt indenfor den givne finansielle ramme.

Banedanmark søger først at sætte ind på strækninger, hvor de fleste tog og passagerer bliver berørt af forsinkelser, og hvor en forsinkelse kan risikere at forplante sig til et større antal strækninger på landsplan.

Derfor prioriterer Banedanmark fornyelsesbehov på S-banen og på hovedstrækningen København-Århus forud for mindre trafikerede og følsomme strækninger – som f.eks. strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn.

Med en anderledes prioritering ville langt flere passagerer på landsplan blive berørt ved forekomsten af togforsinkelser.



## **Spørgsmål Y**

Tidspunktet for sporombygning af en given banestrækning afhænger ikke blot af sporets alder. Tidspunktet for sporombygning afhænger i høj grad også af den belastning, som sporet udsættes for – dvs. hvor mange tog der kører på banestrækningen og hvor mange tons, der passerer.

Herudover afhænger sporets levetid af omgivelsernes påvirkning såsom klima og underbundsforhold samt af de anvendte materialer.

Der er altså mange faktorer udover en banestrækningens alder, som spiller ind på, hvornår der skal sporombygges.

Den væsentligste årsag til at det er blevet prioriteret at sporombygge andre banestrækninger før Aalborg – Frederikshavn er, at de andre banestrækninger alle har været udsat for





en væsentlig hårdere trafikal belastning - med væsentligt flere tog – end banestrækningen Aalborg - Frederikshavn.

Herudover er der specifikt på Kystbanen, Vestbanen, Nordbanen, og Køgebugtbanen problemer med de såkaldte duobloksveller, som består af svellehoveder af beton, der er forbundet af en jernstang.

Duobloksvellerne har vist sig at være skrøbelige, da de ofte rammes af rustangreb. Dette gælder særligt, hvis banen er kystnært placeret som eksempelvis Kystbanen og Køgebugtbanen.

Baggrunden for at fremskynde sporombygningen af Kystbanen til 2007 er, at det indgår i en samlet aftale mellem R, DF og regeringen om udbud af kystbanetrafikken, at der muligvis



kommer en ny operatør på denne strækning i 2008.

Hvis resultatet af det kommende udbud er en ny operatør, vil det som bekendt i sig selv være en meget stor udfordring at få kørt en ny operatør ind.

Det er derfor politisk besluttet at friholde strækningen for større sporarbejder i de første år efter udbuddet. Denne beslutning er i høj grad truffet af hensyn til passagererne.

### **Spørgsmål Z**

Der arbejdes i øjeblikket på højtryk for at færdiggøre et grundigt beslutningsgrundlag for det fremtidige investeringsbehov i jernbanenettet.

Beslutningsgrundlaget skal være færdigt 1. september 2006 og skal lægges til grund for efterårets politiske forhandlinger om Banedanmarks økonomiske rammer i 2007-2014.



Indprioriteringen af banestrækningen mellem Aalborg og Frederikshavn i Banedanmarks fornyelsesprogram vil afhænge af det bevillingsniveau, der fastlægges i forbindelse med efterårets politiske forhandlinger.

Det vil afhænge af resultatet af disse forhandlinger, hvornår der vil blive anlagt nye spor på banestrækningen Aalborg – Frederikshavn.

## **Afslutning**

Jeg vil gerne afrunde med at sige, at når vi i dag står med et nedslidt skinnenet, så skyldes det først og fremmest, at der igennem de seneste årtier er opbygget et betydeligt investeringsefterslæb.

Dette efterslæb tager regeringen seriøst. Derfor vil regeringen i samarbejde med DF og R søge at etablere en genopretning af jernbanenettet ved efterårets politiske forhandlinger om Banedanmarks økonomiske rammer i 2007-2014.



Men det nedslidte skinnenet skyldes til dels også det *positive* faktum, at togtrafikken i de senere år er vokset ganske betydeligt. Det skyldes især åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997, Kastrupbanen i 1998 og Øresundsforbindelsen i 2000.

På grund af den øgede efterspørgsel har det været nødvendigt at øge produktionsomfanget - i perioden er produktionen målt i togkm steget med hele 40 pct.

Det har givet en bedre service, fordi passagererne har fået mange flere afgange at vælge imellem.

Men det har naturligvis også medført en øget belastning af infrastrukturen, både i form af slitage og i kapacitetsudnyttelse. Jo flere tog der kører på skinnerne, jo større forstyrrelser vil udførelsen af vedligeholds- og fornyelsesarbejder medføre. Det kommer vi til at mærke i de kommende år.