



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 28. februar 2006
J.nr. : 004-000393

Trafikudvalget har i brev af 20. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 265 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 265:

"Udvalget udbeder sig en uddybende og specificeret redegørelse for punkt 5 i Trafikstyrelsens konklusion i rapporten "Tilsyn med Banedanmarks sporvedligeholdelse august – december 2005" (om at der er sket økonomiske prioriteringer på bekostning af vedligeholdelsesarbejder og overholdelse af normer og regler)."

Svar:

Banedanmarks oplysninger om, at det har været nødvendigt at foretage økonomiske prioriteringer på bekostning af vedligeholdelsesarbejder og overholdelse af normer og regler er naturligvis bekymrende. Jeg må samtidig sige, at Banedanmarks oplysninger om, at man før 2003 har været udsat for årlige økonomiske nedskæringer, der gjorde det nødvendigt at prioritere blandt de tildelte midler, overrasker mig i forhold til den fokus, såvel den nuværende som den tidligere regering har haft på området.

Banedanmark blev som bekendt udskilt fra DSB i 1997, og i foråret 1999 forelå der for første gang en ekstern konsulentanalyse af infrastrukturens kvalitet. Den såkaldte AIK-analyse konkluderede, at tilstanden inden for de enkelte anlægselementer varierede meget, idet udstyr og anlæg generelt var af høj alder. Analysen anbefalede en reinvesteringsplan med et bevillingsbehov på gennemsnitligt ca. 1,2 mia. kr. årligt i 1998-priser til fornyelse og vedligeholdelse i perioden 1999-2010.

Ved finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem den daværende SR-regering, SF og Enhedslisten blev Banedanmarks aktiviteter til fornyelse og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen forhøjet til det anbefalede niveau, idet effektiviseringer og omlægninger i Banedanmark skulle bidrage med i gennemsnit 140 mio. kr. årligt til finansiering af aktivtetsudvidelsen.

I de første år af rammeperioden 2000-2004 opstod der indikationer på, at AIK-analysen havde undervurderet fornyelsesbehovet på sporområdet. Der blev derfor i 2002 iværksat en fornyet ekstern gennemgang af Banedanmarks spor anlæg.

Samtidig blev de oprindelige økonomiske rammer fra finanslovsaftalen fra 1999 med aftale af 22. oktober 2002 mellem Regeringen og Dansk Folkeparti om initiativer på trafikområdet udvidet med 360 mio. kr. årligt fra 2004 til en forbedring af fornyelses- og vedligeholdelsesindsatsen på baneområdet.

Sporanalysen viste, at der var etableret et efterslæb i fornyelsen af spor og sporskifter på ca. 2,3 mia. kr., og at en eliminering af dette efterslæb ville kræve en fordobling af de løbende aktiviteter til fornyelse og vedligeholdelse af spor i forhold til det gennemsnitlige aktivitetsniveau i 2000-2004.

På det grundlag blev der med finanslovsaftalen om trafik af 5. november 2003 mellem Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre lagt op til en udvidelse af Banedanmarks aktiviteter svarende til det anbefalede niveau i sporanalysen. En udvidelse af Banedanmarks samlede aktivitetsniveau med i størrelsesordenen 50 pct. blev imidlertid på daværende tidspunkt af Banedanmark vurderet at forudsætte en løbende tilpasning af virksomhedens produktionsapparat. Der blev derfor lagt op til et løbende indsving af aktivitetsforøgelsen, således at Banedanmark udfører gradvist stigende aktivitet i perioden 2005-2010. Aftalen forudsatte en fastholdelse af effektiviseringen fra den gamle aftaleperiode 2000-2004 samt yderligere effektiviseringer på 2 pct. årligt i perioden 2005-2014.

Der har således været sat fokus på at sikre tilstrækkelige midler til den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Samtidig har der været et helt naturligt fokus på at sikre en så effektiv drift af Banedanmark som muligt, men egentlige nedskæringer har der ikke været tale om i perioden fra 2000 og frem. Jeg kan i den forbindelse henvise til de oversigter, der er vedlagt min besvarelse af Trafikudvalgets spørgsmål 264.

Banedanmark har i forbindelse med hastighedsnedsættelserne på strækningen København – Århus i efteråret 2005 oplyst mig om, at Banedanmark allerede i løbet af første halvdel af 2005 kunne konstatere et markant stigende behov for akut vedligeholdelse. Samtidig er dele af sikkerheden på sporområdet blevet opprioriteret efter ulykken i Tommerup, hvor et stykke af skinnehovedet knækkede af over et par meter.

Banedanmark havde imidlertid også et merforbrug i 2004 på vedligeholdelsesområdet i forhold til sine bevillinger. For at opbygge den nødvendige økonomiske buffer besluttede Banedanmark derfor - inden den aktuelle sag om hastighedsnedsættelserne - at udsætte planlagte vedligeholdelsesopgaver. Denne prioritering blev foretaget efter en faglig vurdering af, om en-

kelte elementer i vedligeholdelsen på hovedstrækningen kunne udsættes uden sikkerhedsmæssige og dermed trafikale effekter.

Banedanmark har som bekendt efterfølgende konstateret, at den udskudte vedligeholdelse har medført fejl på spornettet der overskred de fastlagte spornormer, hvilket i august 2005 nødvendiggjorde en hastighedsnedsættelse på hovedstrækningen.

Da det igen stod klart, at Banedanmarks ressourcer til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet ikke var tilstrækkelige, har der igen været reageret politisk. I første omgang blev der i november 2005 afsat en ekstraordinær reserve på 45 mio. kr. til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Herved blev det sikret, at Banedanmark rådede over tilstrækkelige reserver til uforudsete hændelser i den resterende del af 2005.

Med finanslovsaftalen om trafik af 4. november 2005 mellem Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre blev der desuden afsat 200 mio. kr. ekstra til indhentelse af vedligeholdelseefterslæb og øget fornyelse af jernbanenettet. Aftaleparterne er desuden enige om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet.

Når der ifølge Banedanmark har været behov for at foretage økonomiske prioriteringer på bekostning af vedligeholdelsesarbejder og overholdelse af normer og regler, skyldes det i min optik – som jeg også var inde på ved samrådet den 19. januar – at Banedanmark hidtil har haft vanskeligt ved at gennemskue de trafikale effekter af økonomiske omprioriteringer og dermed også løbende at vurdere sit ressourcebehov og prioritere sin indsats optimalt.

Udfordringen på nuværende tidspunkt er derfor at sikre en holdbar og bæredygtig vurdering af det fremtidige bevillingsbehov til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Parterne bag trafikaftalen fra november 2005 har derfor igangsat et udredningsarbejde, der kan sikre det fornødne beslutningsgrundlag for en langsigtet aftale i efteråret 2006 om rammerne for jernbanenettet i perioden 2007 til 2014. Parterne følger løbende dette arbejde, der skal være afsluttet senest den 1. september i år.

Målet er at sikre det fornødne beslutningsgrundlag for en langsigtet aftale i efteråret 2006 om rammerne for jernbanenettet i perioden 2007 til 2014. Hermed skulle grundlaget også være etableret for større ro og kontinuitet i Banedanmarks arbejde end vi har set de seneste år, således at behovet for akutte ændringer af Banedanmarks interne økonomiske prioriteringer på grund af uforudsete problemer på jernbanenettet, der kan true overholdelsen af regler og normer, ikke længere vil være til stede.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen