



Samråd i Trafikudvalget d. 29/6 – 2006 vedr. Banedanmark

Spørgsmålene lyder:

N: ”Hvad kan ministeren oplyse om situationen i Banedanmark, herunder problematikkerne om forældede jernbaner, spændingsudligning efter mindre sporarbejder, mandskabssituationen og kommunikationen med DSB om risikoen for varmekurver.”

O: ”Vil ministeren påtage sig ansvaret for de massive forsinkelser, der har ramt togene i juni måned, som følge af det for årstiden helt naturlige varme-niveau i vejret?”

Jeg skal i dag besvare to spørgsmål fra udvalget. Jeg vil indledningsvist besvare spørgsmål N og derefter går jeg videre til spørgsmål O.

Spørgsmål N

Indledning - forældede jernbaner

Banedanmark er i en situation, hvor der skal rettes op på et investeringsefterslæb, der er opbygget gennem en længere årrække.

Der er fra regeringens side stor opmærksomhed på problemerne i Banedanmark. Således blev der i 2005



udført fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet for 1700 mio. kr.

Til sammenligning blev jernbanenettet fornyet for 1260 mio. kr. i 2000, som var det sidste hele år, hvor den daværende SR-regering havde ansvaret.

Regeringen afsatte med trafikaftalen fra 2002, 360 mio. kr. pr. år til en forstærket indsats for genopretning af jernbanenettet fra 2004.

Med trafikaftalen fra 2003 afsatte regeringen yderligere 920 mio. kr. pr. år til fornyelse og vedligehold i perioden 2005-14. Det blev derudover aftalt, at der efterfølgende skulle genforhandles for perioden 2007-14.

Med trafikaftalen fra 2005 afsatte regeringen ekstra 200 mio. kr. til fornyelse og vedligeholdelse i 2006, og der blev igangsat et grundigt udredningsarbejde vedr. spor og



signaler, mhp. at der den 1. september kan foreligge et beslutningsgrundlag for genforhandlingen af rammerne for perioden 2007-14 i efteråret.

Der kan i forlængelse heraf ikke være tvivl om, at regeringen ser meget alvorligt på situationen omkring den forældede jernbane.

*Spændings-
udligning,
mandskab og
kommunikation
med DSB*

Der har i løbet af juni måned flere steder på jernbanenettet været hastighedsnedsættelser på grund af varmen.

Baggrunden for situationen er, at der som bekendt har været gennemført ekstraordinært mange arbejder i sporet i løbet af vinteren og foråret.

Der er således udskiftet flere end 100 isolerklæbestød, og der er foretaget skinneudvekslinger mange steder.



Disse arbejder kræver en efterfølgende spændingsudligning og efterjustering af skinnerne. Indtil dette arbejde er foretaget, må skinnetemperaturen ikke komme over 40 °C, uden at der indføres hastighedsnedsættelser.

Det har derfor visse dage i juni været nødvendigt at nedsætte hastigheden på flere strækninger, efter det er konstateret, at skinnetemperaturen kom over 40 °C.

Hastigheden nedsættes af sikkerhedshensyn, for at reducere risikoen for afsporinger i forbindelse med solkurver. Der har dog endnu kun været konstateret en enkelt, og to begyndende, solkurver i år, men ingen har givet anledning til uheld.

Den omtalte spændingsudligning foretages af særligt mandskab om natten, der korrigerer til det korrekte træk i de enkelte skinnestreng.



Skinnerne er i dag svejset sammen i lange stykker af hensyn til komforten. Når disse lange stykker stål udsættes for skiftende temperaturer, opstår der spændinger i skinnerne.

Spændingsudligningen gør, at der ikke kommer for store trykspændinger i skinnen ved høje temperaturer, når skinnen udvider sig.

I mange tilfælde er det nødvendigt at skære et stykke af skinnen, og svejse den sammen igen i forbindelse med spændingsudligningen.

I henhold til Banedanmarks arbejdsplaner for spændingsudligning og efterjustering, skulle arbejdet have været afsluttet midt i juni, men Banedanmark er kommet bagud med arbejdet.

Banedanmark har oplyst, at forsinkelsen i arbejdet bl.a. skyldes afsporingen i



Kolding, og branden i et arbejdskøretøj i Storebæltstunnelen.

Generelt kan det oplyses, at der i Banedanmark, Entreprise er overkapacitet af mandskab, hvilket dog ikke gælder alle personalegrupper, idet der er mangel på personale indenfor helt specifikke personalegrupper. Der er dog ikke mangel på personale indenfor de personalegrupper, der udfører spændingsudligning.

Det skal i forlængelse heraf bemærkes, at der er en begrænsning i hvor mange arbejder, der kan udføres samtidig, af hensyn til opretholdelse af driften.

Banedanmark har i dag meddelt, at arbejdet med spændingsudligning forventes at være afsluttet i morgen den 30. juni.

Som jeg nævnte tidligere, skal hastigheden sættes ned, såfremt



skinnetemperaturen overstiger 40 grader på steder, hvor der endnu ikke er foretaget spændingsudligning efter mindre sporarbejder.

Derfor har Banedanmark en procedure for måling af skinnetemperaturer på relevante steder.

Jeg har fået oplyst, at der har været nogle interne misforståelser i Banedanmark omkring en række hændelser den 11. juni 2006. Her var det først opfattelsen, at Banedanmark den dag ikke havde fulgt gældende procedurer vedr. skinnetemperaturmålinger.

Banedanmark har dog foretaget en uddybende undersøgelse af hændelserne den 11. juni. Banedanmark har oplyst, at de nærmere undersøgelser har vist, at alle skinnetemperaturmålinger er udført i overensstemmelse med procedureerne herfor, og at alle relevante



hastighedsnedsættelser den 11. juni således er etableret rettidigt.

Banedanmark har desuden taget initiativ til at sikre, at lignende misforståelser ikke opstår i fremtiden. Banedanmark vil således sikre, at relevante medarbejdere altid har et samlet øjebliksbillede af situationen med skinnetemperaturer i hele landet.

Trafikstyrelsen afventer en uddybet redegørelse fra Banedanmark, der forklarer baggrunden for forskellen mellem Banedanmarks oprindelige redegørelse for forløbet og den nuværende opfattelse af forløbet.

Banedanmark har i forlængelse af de uddybende undersøgelser, som jeg nævnte, oplyst, at der lørdag den 10. juni er afgået et tog fra København, før hastighedsnedsættelserne blev etableret.



Lokomotivføreren af dette tog er ved en fejl ikke blev orienteret undervejs. Banedanmark har orienteret Trafikstyrelsen, som har bedt Banedanmark redegøre for, hvordan et sådant svigt i kommunikationen kan opstå.

Trafikstyrelsen har i forlængelse af sagerne vedr. den 10. og 11. juni 2006, udstedt to påbud til Banedanmark.

I forlængelse af problemerne omkring den 11. juni har Trafikstyrelsen modtaget en henvendelse fra Dansk Jernbaneforbund.

Dansk Jernbaneforbund oplyser, at en lokomotivfører den 10. juni 2006 har modtaget SMS-beskeder udsendt fra DSB, der har haft en karakter, der kunne forveksles med meddelelser med et sikkerhedsmæssigt indhold.



Meddelelser med et sikkerhedsmæssigt indhold skal udsendes fra Banedanmark over radio. De må ikke udsendes af DSB og ikke via SMS.

DSB har oplyst, at SMS-beskeden blev udsendt fra DSB som en trafikinformation til alt kørende personale, herunder lokomotivførere.

Trafikstyrelsen har givet DSB et påbud om, ikke at udsende SMS-beskeder hvis indhold i sin substans kan forveksles med en sikkerhedsmelding.

Banedanmark og DSB har leveret det materiale som Trafikstyrelsen har udbedt sig i forbindelse med påbuddene, og der pågår nu en opfølgningsproces i Trafikstyrelsen, som endnu ikke er afsluttet.

Som en yderligere konsekvens af hændelserne er der den 23. juni 2006 blevet afholdt møde mellem



Trafikstyrelsens sikkerhedsdirektør,
Banedanmarks og DSB's
administrerende direktører.

Mødet blev afholdt fordi
sikkerhedsmyndigheden vurderede, at
samarbejdet mellem DSB og
Banedanmark om sikkerhedsmæssige
forhold havde antaget en karakter, der i
sig selv kunne være en
sikkerhedsmæssig risiko.

Trafikstyrelsen har efterfølgende oplyst,
at Trafikstyrelsen ikke på baggrund af
mødet har fundet anledning til at
foretage yderligere foranstaltninger
vedrørende kommunikationen mellem
Banedanmark og DSB.

Der blev ved mødet givet udtryk for, at
der er ledelsesmæssig opbakning, når
der bliver konstateret mulige problemer.

Det fremgår desuden af referatet fra
mødet, at der ikke har været forhold i



kommunikationen mellem DSB og Banedanmark den 10.-11. juni, der kunne udgøre en sikkerhedsmæssig risiko.

Men jeg er naturligvis tilfreds med, at der er fokus på kommunikationen mellem DSB og Banedanmark. Det giver sig selv, at det er vigtigt, at der er et godt samarbejde mellem virksomhederne.

Derfor er det også meget beklageligt, at Banedanmark ikke har drøftet den forestående situation omkring eventuelle varmegerer med DSB, men snarere i en artikel i DSB i dag har givet udtryk for at 'Banedanmark var klar til sommeren'. Dette viste sig jo som bekendt ikke at holde stik.

Banedanmark og DSB har normalt et udmærket samarbejde, både ved daglig kommunikation og ved jævnlige formelle møder.



Spørgsmål O

*Ansvar for juni
månedens
forsinkelser*

Jeg vil nu fortsætte med besvarelsen af det andet spørgsmål.

Det er meget beklageligt, at varmen og de manglende spændingsudligninger har medført store forsinkelser i juni måned.

I sidste ende er jernbanenettets tilstand naturligvis mit ansvar. Og jeg gør meget for at leve op til det ansvar.

Regeringen og forligspartierne, Dansk Folkeparti og De Radikale, som vil være med til at løse problemerne, indgik i november 2005 en aftale om Banedanmarks område.

Der er med den aftale en politisk forudsætning om, at køreplanerne skal overholdes, og jeg følger meget nøje situationen på baneområdet.



Vi har i løbet af foråret oplevet problemer med banens tilstand på Sydbanen og i Vendsyssel.

Problemerne på Sydbanen og i Vendsyssel har haft høj prioritet for mig, og jeg er glad for, at det er lykkedes at finde løsninger på problemerne.

Departementets tilsyn med Banedanmark er skærpet. Og der er i foråret indgået en egentlig resultatkontrakt med Banedanmark, med henblik på at styrke styringen af virksomheden.

Sideløbende med dette har sikkerhedsmyndigheden i Trafikstyrelsen haft stort fokus på opgaveløsningen i Banedanmark.

Trafikstyrelsen spiller en central rolle i hele opfølgningen på hastighedsnedsættelserne i efteråret mellem Århus og København, bl.a. i



opfølgningen på Banedanmarks handlingsplan for ændring af sikkerhedskulturen.

I øjeblikket har Trafikstyrelsen desuden en særskilt opfølgning på dæmningskredet i Børkop.

Det er Banedanmark, der har det sikkerhedsmæssige ansvar. Trafikstyrelsen fører på mine vegne et grundigt tilsyn med, at Banedanmark lever op til dette ansvar.

Når det er sagt, må jeg også understrege, at udgangspunktet er, at Banedanmark skal håndtere et jernbanenet, som er præget af et investeringsefterslæb, der er opbygget gennem en længere årrække.

Men det står klart, at regeringen er sig sit ansvar bevidst. Derfor arbejder vi målrettet hen i mod en permanent løsning vedrørende problemerne omkring fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.



Regeringen har sammen med forligskredsen skabt et godt grundlag for at rette op på situationen omkring Banedanmark med trafikaftalen af november 2005.

Der pågår som et led i denne aftale et stort arbejde med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for indgåelse af en ny rammeaftale, så der kan findes en permanent løsning vedrørende problemerne omkring fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

Beslutningsgrundlaget for henholdsvis signal- og sporområdet skal foreligge den 1. september. Derefter går vi i gang med forhandlingerne.

Der er enighed i forligskredsen om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Men det er endnu ikke tiden til at drøfte hvordan eller indenfor



hvilke rammer, en aftale skal finansieres. Det vil jeg ikke komme ind på ved samrådet her i dag.

Det står dog klart, at genopretningen af jernbanenettet er en meget stor opgave. Og der er mange hensyn at tage i planlægningen af det kommende forløb.

Der må derfor forventes en længere periode, hvor der stadig vil kunne opstå problemer på jernbanenettet.

Man må påregne, at der vil kunne opstå forsinkelser, også i årene fremover. Ligesom fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder af og til vil være til gene for passagererne.

Det vil altså gøre ondt, før det kan gøre godt. Men den politiske ambition er klar. Til efteråret skal der fastlægges en langsigtet plan for jernbanenettets tilstand, så vi kan få sat skinnerne i den stand, Folketingets partier beslutter de



bør have. Det er regeringens og
aftalepartierne fælles målsætning.