



## **Samråd i Trafikudvalget d. 19/12 – 2006 vedr. hastighedsnedsættelser på Aalborg - Frederikshavn**

---

Spørgsmålene lyder:

K: Hvordan forklarer ministeren, at togpassagerer nord for Aalborg igen forsinkes betydeligt og afskæres fra at benytte IC3 tog på strækningen Aalborg - Frederikshavn, jf. endnu en nødkøreplan, der denne gang får varighed af 45 dage, selvom ministeren i juni 2006 lovede, at problemerne midlertidig var løst?

L: Erkender ministeren, at de skinneforbedringer, der blev igangsat på strækningen i sommeren 2006, ikke har været tilstrækkelige, og vil ministeren som konsekvens heraf fremrykke en regulær udskiftning af skinnerne, således, at der ikke først lægges nye skinner på strækningen i 2012?

M: Hvordan forklarer ministeren, at Banedanmark i første omgang gav udtryk for, at skinnernes tilstand på strækningen var væsentligt bedre end først forventet, for så senere at måtte erkende, at skinnernes tilstand var så ringe, at der må endnu en nødkøreplan til, og vil ministeren som følge af dette drage nogle konsekvenser over for Banedanmark?

N: Kan ministeren bekræfte, at Banedanmark ikke har udnyttet den såkaldte spor-spærringstid, der blev igangsat den 24. september 2006 i tidsrummet kl. 21.00 - 04.30, optimalt, således DSB i perioder helt unødvendigt har transporteret sine passagerer i bus fremfor med tog?

O: Forestiller Ministeren sig, at togpassagererne på strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn skal have nogen form for kompensation, nu hvor de i en periode på 45 dage ikke får den service, der har betalt for; f.eks. er der flere passagerer, der har betalt for et månedskort, der nu kan vise sig at være næsten ubrugeligt, eftersom ventetiden er så lang, at det ikke kan hænge sammen for dem i den daglige pendling?



Jeg skal i dag besvare fem spørgsmål fra udvalget. Jeg vil dog gerne starte med nogle indledende bemærkninger, hvis formanden vil tillade det.

### **Indledende bemærkninger**

Som bekendt er der i efteråret indgået aftale om en fuldstændig genopretning af Banedanmarks skinnenet mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Derudover har vi truffet en principbeslutning om en fremtidig løsning for signalanlæggene.

Baggrunden for aftalen er et investeringsefterslæb, der er opbygget gennem årtier. Et efterslæb, der har betydet, at vi hen over sommeren 2005 og 2006 har oplevet en historisk lav regularitet.

For regeringen har det derfor været afgørende at få en aftale, der omfatter hele landet og fokuserer på at løse



regularitetsproblemerne hurtigst muligt. Derfor vil alle dele af jernbanenettet blive genoprettet frem til 2014. Men undervejs bygger aftalen nødvendigvis på en prioritering af de forskellige strækninger ud fra deres trafikale betydning.

Det har dog også været en grundlæggende forudsætning for aftalen, at vi ikke vil gå på kompromis med sikkerheden. Hastigheden skal sættes ned, når sikkerheden kræver det.

Prioriteringen af strækningerne er foretaget ud fra hvor mange passagerer, der påvirkes af fejl på den konkrete strækning samt ud fra, hvor meget en fejl på strækningen påvirker den samlede regularitet på jernbanen.

Den konkrete prioritering af strækningerne er foretaget af Banedanmark, men de fire partier bag



aftalen har godkendt principperne bag denne prioritering.

Personligt har jeg som hele landets transportminister tillagt det stor vægt at få en sådan prioritering. De kommende års indsats for genopretning af skinnenettet skal ikke basere sig på pleje af valgkredse, men på en samlet prioritering af, hvorledes man hurtigst muligt opnår den størst mulige effekt for flest mulige passagerer.

Samtidig er det vigtigt at gøre sig klart, at det vil tage tid at indhente det samlede efterslæb på skinnenettet. Banedanmark har anslået, at der de første 2-4 år fortsat vil være væsentlige driftsforstyrrelser, og at det vil tage yderligere 4 år, før det samlede efterslæb vil være afviklet.

På baggrund af disse indledende bemærkninger vil jeg besvare udvalgets fem spørgsmål.



## **Spørgsmål K**

Lad mig indlede med at rette en misforståelse. I spørgsmål K refereres til, at DSB's særkøreplan vil gælde i 45 dage. Særkøreplanen blev indført fra og med den 10. december og har været i funktion til og med d. 16. december.

Særkøreplanen har således kun haft effekt i 7 dage.

Derudover er jeg lidt usikker på, hvad der egentlig spørges til. Det angives i spørgsmålet, at der skulle være en modsætning mellem mine oplysninger fra juni måned og de nuværende hastighedsnedsættelser.

Det forstår jeg ikke. Som jeg også konstaterede på vores samråd d. 14. august, er problemerne på Vendsysselbanen ikke løst permanent. Konkret sagde jeg i august omkring Vendsysselbanen, at "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.”

Det er det, som vi oplever nu. Der er således god overensstemmelse mellem mine tidligere udsagn og den nuværende situation.

## **Spørgsmål L**

Lad mig kort ridse forløbet omkring Vendsysselbanen op.

Som bekendt meddelte Banedanmark i foråret, at det ville være nødvendigt at sænke hastigheden permanent til 80 km/t på Vendsysselbanen.

Banedanmark gennemførte derefter et såkaldt gående linjesyn i maj/juni måned 2006 af hele strækningen Aalborg – Frederikshavn.

På baggrund af dette linjesyn påbegyndte Banedanmark i sommeren 2006 en ekstraordinær



vedligeholdelsesindsats. Denne indsats ventes afsluttet primo 2007. Det betyder selvfølgelig også, at indsatsen ikke er afsluttet endnu. Derfor er det for tidligt at vurdere effekten af den.

På baggrund af den ekstraordinære vedligeholdelsesindsats har Banedanmark vurderet, at en egentlig sporombygning kan udskydes.

Baggrunden for indførelsen af særkøreplanen den 10. december var, at Banedanmark havde fundet et større antal sporvidde-fejl natten til den 9. december, hvilket betød, at hastigheden har været nedsat til 80 km/t.

Grunden til, at de mange fejl identificeres nu, er, at Banedanmark har lejet en ny målevogn i Holland, der bedre er i stand til at måle snæver sporvidde end den tidligere anvendte svenske målevogn.



Banedanmark havde allerede inden målingen blev påbegyndt et beredskab stående klar til at håndtere evt. fejl hurtigst muligt.

Jeg mener således, at Banedanmark har handlet sikkerhedsmæssigt korrekt samtidig med, at de har sikret, at der var mandskab til en hurtig indsats. Jeg ser derfor ingen grund til at drage nogen konsekvenser overfor Banedanmark.

Der spørges så til, om jeg vil fremrykke en regulær sporombygning af Vendsysselbanen.

Helt ærligt – det ville jeg egentlig gerne. Jeg kan godt forstå, at passagerne bliver frustrerede, når de oplever forsinkede eller aflyste tog. Det bliver de også på Kystbanen og Køge Bugt banen, hvor der også i forbindelse med den netop gennemførte måling blev fundet rigtig mange fejl. Og det samme kan jo siges





om passagerne på alle de andre baner, hvor der er forsinkelser.

Der er tale om et landsdækkende problem – og derfor må det ses i et landsdækkende perspektiv.

Banedanmark har oplyst, at det ikke er muligt at gennemføre flere sporombygninger i 2007, idet Kystbanen og Køge Bugt banen skal sporombygges.

Banedanmark er i øjeblikket i gang med at planlægge sporfornyelser for perioden 2008 og frem. Det er således svært på nuværende tidspunkt at sige hvilke strækninger, der vil blive ombygget på hvilket tidspunkt.

Her er det vigtigt for mig at slå fast, at jeg ikke vil blande mig i Banedanmarks konkrete projektering. Vi har givet nogle prioriteringskriterier til Banedanmark, og så er det op til Banedanmark at optimere projektporteføljen ud fra disse kriterier.



Det synes jeg, er den rigtige arbejdsdeling mellem politikere og infrastrukturforvalteren. Hvem skulle ellers gøre det? Vil f.eks. hr. Prehn gøre det. Det kunne jo være interessant at høre, hvilken af de to projekter til næste år, som hr. Prehn mener ikke skal gennemføres. Skal det være Køge Bugt banen, hvor der er ca. 9 gange flere passagerer i forhold til Vendsysselbanen eller skulle det være Kystbanen, hvor der er ca. fem gange flere passagerer i forhold til Vendsysselbanen?

- kort pause –

Jeg tror, at vi med aftalen har fundet den fornuftige arbejdsdeling mellem politikere og infrastrukturforvalter.

### **Spørgsmål M**

For besvarelse af spørgsmål M henviser jeg til besvarelsen af spørgsmål L.

### **Spørgsmål N**



I forhold til besvarelse af spørgsmål N har Banedanmark oplyst, at der efter aftale mellem DSB og Banedanmark er indført en fast sporspærring på strækningen Aalborg – Frederikshavn fra sommeren 2006.

Det betyder faste natlige sporspærringer på hverdage på hele strækningen i stedet for lejlighedsvis og punktvis sporspærringer med kort varsel, som ville give uforudsete forstyrrelser i trafikken.

Den faste systemsporspærring vil ifølge Banedanmark gælde frem til den 22. december 2006, idet såvel DSB som Banedanmark foretrækker denne løsning ud fra en afvejning af fordele og ulemper - ikke mindst for passagererne. Derudover vil det være nødvendigt at indføre spærringer i dele af januar og maj måned.



Banedanmark oplyser, at baggrunden for den faste sporspærring er det store antal lokale hastighedsnedsættelser samt det planlagte vedligeholdelsesarbejde på strækningen.

Aftalen giver DSB mulighed for at planlægge og informere mere pålideligt om trafikafviklingen, mens Banedanmark samtidig kan give entreprenøren større frihed til at tilrettelægge en mere optimal vedligeholdelsesindsats på strækningen inden for sporspærringstiden.

Den konkrete udnyttelse af sporspærringstiden varierer, ligesom man ikke i alle tilfælde udnytter sporspærringen på hele strækningen, men kun på mindre dele deraf.

Når man ser sporspærringerne i dette perspektiv, synes jeg ikke, at man kan karakterisere dem som unødvendige. Jeg synes i hvert fald ikke, at et system, der i



sig selv vil give uforudsete forstyrrelser i trafikken, er at foretrække.

## **Spørgsmål O**

I forhold til spørgsmål O må jeg igen præcisere, at særkøreplanen kun har varet i 7 dage, og ikke de 45 dage, som der henvises til i spørgsmålet.

Som bekendt er det DSB, der står for administration af kompensationsordningerne, og DSB har oplyst, at der efter gældende regler ikke er grundlag for at udbetale kompensation.

DSB har endvidere oplyst, at der er gjort en meget stor indsats for at orientere om særkøreplanen – både med opslag på stationerne og via internettet.

## **Afslutning**

Afslutningsvis tror jeg, at det kan være nyttigt at se det ovenfor beskrevne problem i perspektiv.



Som jeg indledte med at sige, er det et kendt faktum, at en stor del af det danske skinnenet står foran fornyelse.

Derfor vil der de næste 2-4 år være risiko for væsentlige driftsforstyrrelser. Og det er først i 2014, at efterslæbet vil være afviklet på sporområdet.

Problemet på Vendsysselbanen, som vi diskuterer i dag, er en udløber af denne problemstilling.

Det kan ikke lade sig gøre at sporforny alle strækningerne på en gang samtidig med, at der sker en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Spørgsmålet er så, hvilke strækninger man skal prioritere først? Som jeg indledte med at sige, ligger der en klar prioritering i den netop indgåede aftale. Vi valgte i forligskredsen et dyrt alternativ, som genopretter hele jernbanenettet frem til 2014. Det gælder



også banen gennem Vendsyssel, der nok skal blive sat i stand. Men vi prioriterer samtidig strækningerne efter deres passagerantal og deres betydning for den samlede regularitet, når rækkefølgen for arbejderne skal fastlægges.

Man kan naturligvis være uenig i denne prioritering. Men så må man lægge nogle andre prioriteringskriterier klart frem. Og hvis det bare drejer sig om, at man kun tænker på en bestemt strækning – og ikke ser den i sammenhæng med det samlede net – ja så bør man sige det.