

Jernbaner og transport

TØF seminar med Trafikudvalget
v. adm. dir. Jesper Hansen, Banedanmark

29. januar 2008



Jernbaner og transport

Overordnet organisering af jernbaneområdet

Sikkerhedsmyndighed
og
sektormyndighed
for kollektiv trafik

Infrastruktur

Operatører

Transport-
ministeriet

Trafikstyrelsen

Banedanmark

Banestyrelsen

1. januar 1997

Rådgivende bestyrelse

1. marts 2004

Ansvarlig bestyrelse

28. november 2005

DSB 59,9 %

DSB S-tog 23,1 %

Arriva 11,5 %

Railion 5,2 %

- andre 0,3 %





Passager- og godstransport

Passager- og godstransport

Jernbanen udførte i 2004 6,1 mio. personkm,
svarende til 8,1 % af persontransportarbejdet

Godstransport med jernbane udgør ca. 6 % af
godstransportarbejdet – langt den væsentligste del
er international

Samlet kilometerproduktion i 2006: 65,4 mio. togkm





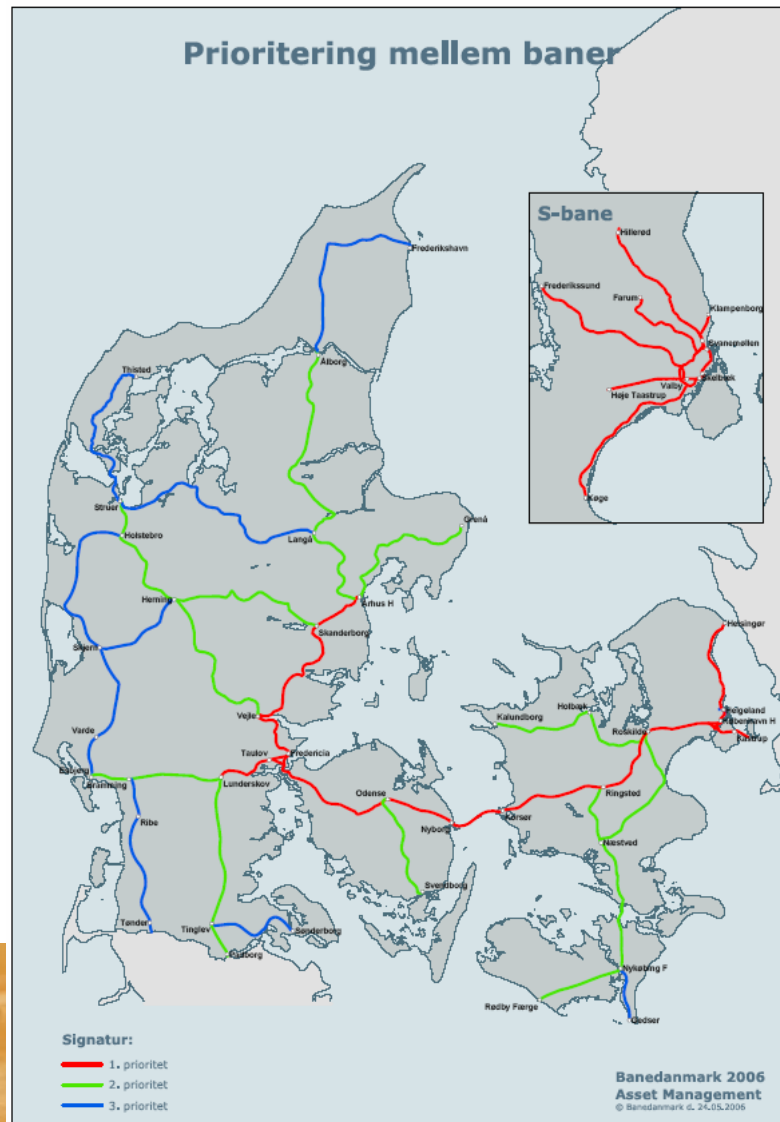
Trafikaftalen og genopretning af jernbanen

Aftale om trafik for 2007

- Rækker frem til 2014
- Investeringer med ekstra ca. 4,7 mia. kr. til jernbanen – i alt ca. 19 mia. kr. (pl.-niv 2006)
- Særlig indsats på sporområdet
- Principbeslutning om udskiftning af Banedanmarks nuværende signalanlæg efter 2014. På fjernbanen sigtes mod etablering af det fælles europæiske signalsystem ERTMS niveau 2



Trafikaftalens prioritering mellem baner



1. prioritet: Røde baner
2. prioritet: Grønne baner
3. prioritet: Blå baner



Trafikaftalens nøgletal

Fag	Fornyelsesbehov (eksempler)
Spor	1.500 km spor
Broer	800 broer
Kørestrøm	30 km køreledningsanlæg
Stærkstrøm	25 perronbelysningsanlæg
Transmission, Tele & IT	Ca. 1/3 af tele-transmissionsnettet Togradio skal udskiftes
Bygninger	Reduktion 50.000 m ²
Vej & Plads	120 km stations-afvandingsanlæg
Forst	600 km grøfter og 325 km hegn

Fornyelse ca. 1,5 mia. kr. årligt

Vedligeholdelse ca. 1 mia. kr. årligt



Hvor sporombygger vi?

De røde baner skal køre tilfredsstillende

Vedligehold af andre kritiske baner

Vi bygger om på komplicerede baner

Baner	År
Nordbanen (del af)	2006
Vestbanen (del af)	2006
Kystbanen	2007
Nordbanen (Hellerup - Hillerød)	2007
Køgebugtbanen (del af)	2007
Farumbanen	2008
Fredericia – Århus (del af)	2008
Høje-Taastrup – Roskilde (del af)	2009
Svendborgbanen (del af)	2009
Sydbanen (del af)	2009
Tønderbanen (del af)	2009



Kanalregularitet

Banedanmark har opfyldt kravet om kanalregularitet i 2007 i resultatkontrakten med Transportministeriet

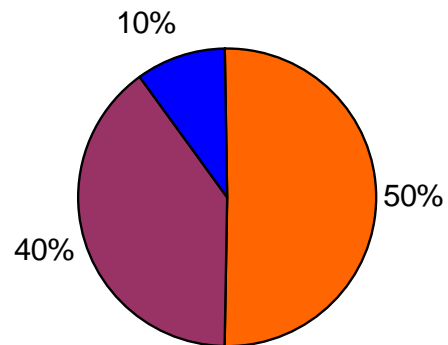
Kanalregulariteten er udtryk for, hvor mange procent af alle tog Banedanmark gav mulighed for at køre til tiden

	2006	2007		2008
	Resultat	Krav	Resultat	Krav
Fjernbanen (passagertog)	91,0 %	94,0 %	94,3 %	94,8 %
S-banen	93,8 %	94,8 %	95,1 %	96,1 %



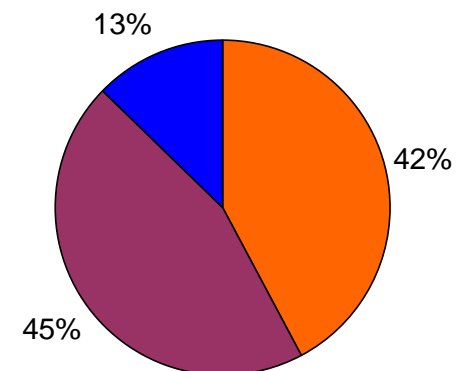
Ansvarsfordelingen for forsinkelser i 2006 og 2007

2006



■ Banedanmark ■ Operatører ■ Eksterne forhold

2007



■ Banedanmark ■ Operatører ■ Eksterne forhold



A close-up, low-angle shot of railway tracks. The rails are dark and appear to be glowing with a bright, golden light, creating a strong contrast with the dark gravel bed. The tracks recede into the distance, creating a sense of depth and perspective. The overall lighting is dramatic and focused on the rails.

Infrastrukturkommissionen og jernbanen

Udviklingen indenfor togtrafik – Infrastrukturkommissionen

Markant stigende transportbehov

Jernbanen har store fordele, som taler for, at den bør kunne opnå en større markedsandel af transportarbejdet, da:

- Jernbanen kræver mindre plads – faktor 3
- Jernbanen er en mere sikker transportform end f.eks. vejtransport – faktor 10 mere sikkert
- Jernbanen bruger mindre energi end biltrafikken faktor 3 (som kan være CO₂-neutral)
- Med DONG-aftale sparer jernbanen miljøet for 85.000 t CO₂



Infrastrukturkommissionen

- de vigtigste projekter for jernbanen

Allerede besluttet:

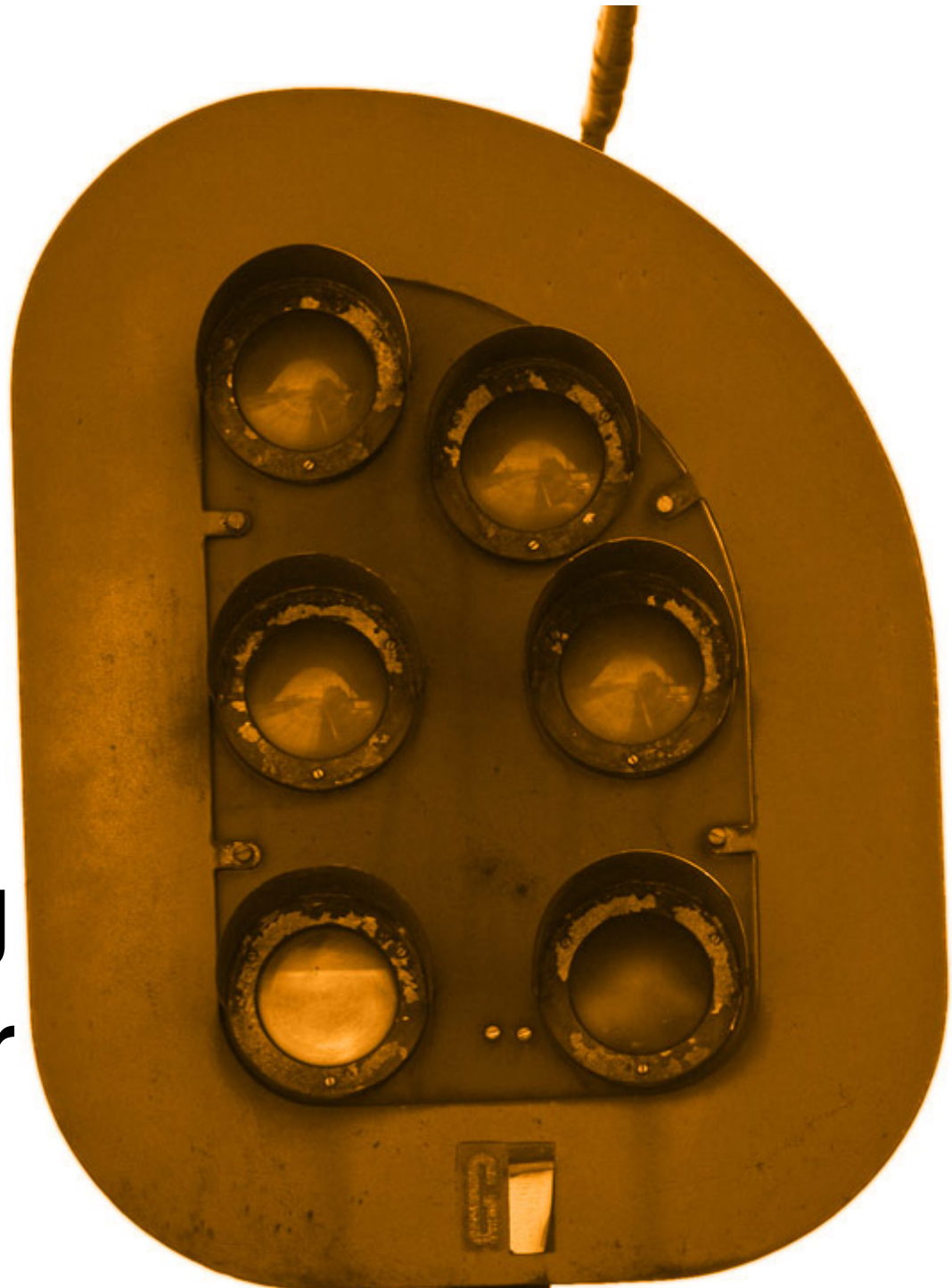
- Metrocityring

Kommende beslutninger:

- København – Køge – Ringsted
- Femern forbindelse (inkl. udbygning og elektrificering af Sydbanen)
- Udskiftning signalanlæg



Udskiftning
af signaler



Hvorfor nye signaler?

- 40 % af signalerne er mere end 20 år gamle, og 20 % er mere end 40 år gamle
- I en naturlig fornyelsestakt skulle 46 % af de eksisterende signaler alligevel have været fornyet frem til 2015
- De gamle signaler er af vidt forskellig type og teknologi og kommunikerer ikke sammen på tilfredsstillende vis
- Væsentlige regularitetspåvirkninger fra signalområdet (ca. 2 %) og en ikke optimal udnyttelse af infrastrukturens kapacitet
- Dansk ATC vil kunne levetidsforlænges til 2020



Signalprogram

– udskiftning af samtlige signaler

Trafikaftale FFL07 principbeslutning:

- Total udskiftning af alle signalanlæg baseret på ERTMS niveau 2 inden 2018 / 2020
- Endelig beslutning og udrulning fastlægges ult. 2008 på
- S-bane udskiftning baseres på afprøvet metro / S-bane teknologi

Tidsplan:

- September 2008: Projektforslag med budget afleveres officielt
- Oktober / november 2008: Endelig politisk beslutning

Herefter kunne følge:

- *Ultimo 2009: Udbud af signalprojektpakker*
- *Medio / ultimo 2010: Indgåelse af kontrakter*





Entreprise

Entreprise – på vej mod privatisering?

- Regler for kontrolbud sikrer lige vilkår
- Udbud af alle kontrakter
- Omsætning ca. 1 mia. kr. – balance i 2007
- Politisk enighed om at omdanne Entreprise til et aktieselskab (november 06)
- Forhandlinger mellem Transportministeriet og de faglige organisationer skal være afsluttet, før et salg kan blive en realitet
- Halvdelen af de ca. 900 ansatte i Entreprise er tjenestemænd

