



## **Samråd om situationen på de danske jernbaneskiner, sommeren 2008**

---

### **Samrådsspørgsmål Æ:**

Hvad kan ministeren oplyse om situationen på de danske jernbaneskiner i sommeren 2008, herunder risikoen for solkurver?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

### ***Indledning***

Jeg skal orientere jer om situationen på de danske jernbaneskiner i sommeren 2008, herunder risikoen for solkurver.

Overordnet vil jeg bemærke, at banens tilstand er forbedret markant i det forløbne år. Der er fortsat strækninger, hvor hastigheden skal sættes ned på varme dage, men det gælder langt færre strækninger end sidste sommer.

Dette fremgår af de uddelte kort, som viser situationen i 2007 og 2008. Kortene svarer til de kort, som udvalget modtog



med min orientering om sommerkøreplanen i 2008 af d. 4. juni.

Jeg vil vende tilbage til situationen i sommeren 2008, og hvad Banedanmark har gjort for at forbedre banens tilstand. Først vil jeg dog gerne orientere udvalget om, hvorfor der opstår behov for hastighedsnedsættelser på varme dage.

***Årsag til hastighedsnedsættelser på varme dage***

På grund af banens tilstand kan der visse steder opstå risiko for solkurver på varme dage, og derfor kan det af hensyn til sikkerheden være nødvendigt at indføre hastighedsnedsættelser.

Risikoen for solkurver opstår, når skinnetemperaturen kommer over 40 grader på de strækninger, hvor der er utilstrækkelig ballast, dvs. skærver som får sporet



til at ligge stabilt, eller hvor der er såkaldte to-blokssveller med tærede mellemstænger.

***Trafikaftale-  
grundlaget***

At der også denne sommer indføres hastighedsnedsættelser pga. banens tilstand, var forudset i trafikaftalen fra 2006, som blev indgået af regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti. Aftalen fastlagde de økonomiske rammer for Banedanmarks genopretning af jernbaneinfrastrukturen i perioden 2007-14.

Aftalen betød, at der blev afsat yderligere 4,7 mia. kr. til baneområdet. Dermed blev den samlede bevilling til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen i perioden 2007 – 2014 hævet til ca. 2,4 mia.



kr. pr. år, hvilket opgjort i faste priser er det højeste niveau, Banedanmark har haft til rådighed, siden Banedanmark blev oprettet.

Det fremgår af aftalen – og jeg citerer: ”at der på grund af jernbanens nuværende tilstand stadig kan forekomme væsentlige forstyrrelser af togdriften de første to til fire år efter aftalens indgåelse”.

I år er vi i trafikaftalens andet år, og det kan ikke komme som en stor overraskelse, at vi derfor desværre også i år risikerer væsentlige driftsforstyrrelser pga. banens tilstand.

Jeg skal dog gøre opmærksom på, at det i trafikaftalen fra 2006 også er forudsat,



at fornyelseefterslæbet på banen først er afviklet i 2014, hvorfor Banedanmark i hele perioden til og med 2014 vil skulle gennemføre arbejder, som kan forstyrre trafikken. Der vil dog i stadigt større omfang være tale om planlagte forstyrrelser i forbindelse med f.eks. sporarbejder, hvorfor passagerne kan informeres herom i god tid.

***Situationen  
sommeren 2007***

Som nævnt indledningsvis er banens tilstand dog markant forbedret siden sidste sommer.

Som I kan se af de uddelte kort måtte togene i 2007 på mange strækninger maksimalt køre 40 eller 80 km/t på varme dage. Der var derfor indført sommerkøreplan på otte strækninger i 2007 (f.eks.



Kalundborg – Roskilde og Esbjerg – Kolding). Jeg ved, at alle Folketingets partier sidste år bakkede op om denne meget omfattende sommerkøreplan.

***Situationen  
sommeren 2008***

Som I kan se på kortet for 2008, er situationen en helt anden denne sommer, fordi banens tilstand er markant forbedret siden sidste år.

Banens forbedrede tilstand betyder bl.a., at der i år kun vil blive indført sommerkøreplan på strækningen mellem Ringsted og Nykøbing Falster i perioden 29. juni til 17. august. Sommerkøreplanen betyder, at der køres i timedrift på strækningen, og at rejsetiden i gennemsnit vil blive forlænget med ca. 10 minutter.



På de øvrige strækninger med risiko for hastighedsnedsættelser i sommeren 2008 indføres ikke en særlig sommerkøreplan, da hastighedsnedsættelserne enten kan holdes inden for køreplanerne eller kun medfører begrænsede forsinkelser.

Banens forbedrede tilstand betyder også, at antallet af forsinkede tog pga. fejl i infrastrukturen falder, og at den såkaldte kanalregularitet derfor har været stigende.

Fx har Banedanmark i januar til maj 2008 leveret en kanalregularitet på 96,2 % på fjernbanen. Det er 1,4 procentpoint over årskravet, og 96,9 % på S-banen. Det er 0,8 procentpoint over årskravet.



***Baggrunden for  
den forbedrede si-  
tuation***

Banens forbedrede tilstand er resultatet af flere forhold:

For det første er Banedanmark i gang med at afvikle fornyelsesefterslæbet som forudsat i trafikaftalen fra 2006. Sidste år sporombyggede Banedanmark bl.a. Køge bugt banen og det meste af Kystbanen, og det er grunden til, at der i år ikke er risiko for hastighedsnedsættelser på varme dage på disse to strækninger.

For det andet har Banedanmark i det forløbne år intensiveret vedligeholdelsesindsatsen. Der er blevet kørt mere end 200.000 tons skærver ud i sporet. Derudover har Banedanmark gennemgået mere end 200 km af banen for at se, om to-blokssvellernes mellemstænger er





tærede. Nogle steder har man på denne baggrund kunne forbedre tilstanden ved en mindre indsats, mens det andre steder er nødvendigt med en egentlig sporombygning.

***Igangværende og kommende arbejder***

Men Banedanmarks arbejde med at forbedre banens tilstand stopper ikke her.

På nuværende tidspunkt sporombygger Banedanmark strækningen mellem Århus og Fredericia, og mens sporombygningen gennemføres, køres der efter en ændret og langsommere køreplan.

I slutningen af juni spærres Farumbanen mellem Farum og Svanemøllen for togtrafik pga. sporombygning. Passagererne skal i stedet køre med busser. Banen åbnes etapevis henover sommeren, efter-



hånden som sporombygningen skrider fremad.

Når sporombygningen af de to strækninger er færdig, vil der ikke længere være risiko for hastighedsnedsættelser på varme dage på disse strækninger.

Endvidere gennemføres denne sommer restarbejder fra sidste års sporombygning på Kystbanen.

I år er der som sagt sommerkøreplan mellem Ringsted og Nykøbing Falster, men problemerne på denne strækning afhjælpes, når Banedanmark næste år sporombygger strækningen Ringsted – Næstved. Arbejdet forventes at tage omkring 19 uger og forventes gennemført i løbet af 2. og 3. kvartal 2009. Jeg kan



oplyse jer om, at Folketingets Finansudvalg så sent som i går godkendte et aktstykke om sporfornyelse af strækningen Ringsted - Næstved.

***Hastighedsnedsættelse 1-3. juni***

Lad mig i forlængelse heraf afslutningsvis orientere om den særkøreplan, der med kort varsel blev indført på strækningen Ringsted – Næstved den 1. til den 3. juni.

Begrundelsen for særkøreplanen var det varme vejr i maj og begyndelsen af juni måned, hvorfor det, grundet banens tilstand, var nødvendigt at sænke hastigheden på strækningen.

Helt konkret vurderede Banedanmark den 30. maj, at der de kommende dage ville være behov for hastighedsnedsæt-



telser på grund af varmen. Passagerne blev informeret herom samme dag.

Vi er alle enige om, at passagerne skal kunne regne med køreplanerne, og at de skal informeres om afvigelser herfra hurtigst muligt. Det er derfor, der indføres sommerkøreplan i de perioder, hvor der er størst risiko for hastighedsnedsættelser, således at passagerne ved, hvad de kan regne med.

Imidlertid ville det ikke være hensigtsmæssigt at indføre sommerkøreplan i hele den periode, vejret kan blive så varmt, at det kan blive nødvendigt at nedsætte hastigheden. Det ville betyde, at der blev indførte en sommerkøreplan allerede fra midt i maj til slutningen af



september, hvilket ville betyde, at mange passagerer ville blive unødigt forsinket.

Det er derfor, at der kun indføres sommerkøreplan i de perioder, hvor risikoen for hastighedsnedsættelser grundet varmen er størst.

Hvis det således bliver meget varmt i august eller september, kan det blive nødvendigt at indføre en særkøreplan igen på strækningen Ringsted - Næstved.

#### *Afslutning*

For at opsummere, så er banens tilstand forbedret markant i det forløbne år. Der er dog fortsat strækninger, hvor hastigheden skal sættes ned på varme dage, men det gælder langt færre strækninger end sidste sommer, og Banedanmark fortsætter arbejdet med at forbedre det



danske skinnenet i 2009 og de kommende år.