

Tisvilde den 21. maj 2010

Kære Transportminister Hans Christian Schmidt

Vi har et sommerhus i Tisvilde, hvor vi også denne sommer planlægger at tilbringe en stor del af sommeren, mens vi pendler til København med toget. Det gjorde vi også for 4-5 år siden, hvor der var omfattende sporarbejder med voldsomt forlængede rejsetider til følge.

Imidlertid er der planlagt et nyt og endnu større sporarbejde på strækningen Svanemøllen – Hillerød denne sommer. Sporarbejdet vil betyde total lukning af banen i 2 måneder og delvis lukning af banen i 2 måneder. Arbejdet er allerede igangsat med daglige reduktioner af S-togtrafikken i aftentimerne. Såvel de aktuelle reduktioner som de kommende påvirker ikke alene passagererne på Hillerød banen, men alle brugere af S-togsnettet. Arbejdet har således allerede store konsekvenser for et stort antal mennesker og i en længere periode vil det få yderligere betydelige konsekvenser.

Jeg har gennem Frederiksborg Amts Avis stillet en række spørgsmål til Jesper Hansen, direktør i Banedanmark, men har blot fået at vide, at de omfattende lukninger er nødvendige af hensyn til arbejdets gennemførelse. Blandt andet hævder han, at en bro kun kan renoveres, hvis banen lukkes. Men en bro kan renoveres i en lukning af banen i ganske få timer, hvis planlægningen og gennemførelsen udføres med det mål at begrænse generne mest muligt.

Der er tidligere gennemført banerenoveringer, hvor det ikke har været nødvendigt med så omfattende lukninger. F.eks. blev banen mod Høje Tåstrup renoveret, mens togdriften blev opretholdt. På denne strækning løber fjernsporene endda ved siden af banen. Men en detaljeret planlægning af arbejdet og en stram styring af entreprenørerne holdt generne nede på et minimum.

Transportministeriet har udviklet en model, Teresa med transportøkonomiske nøgletal, som skal anvendes ved store offentlige anlægsarbejder. Modellen indregner de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster ved et arbejde. Jeg har spurgt Jesper Hansen, hvilke resultater denne model har givet ved forskellige løsninger af det aktuelle anlægsarbejde. Det har han ikke svaret på.

Jeg kan imidlertid forstå, at Banedanmark har fået en bevilling i 2010 på 400 mio. og at der er ca. 60.000 daglige rejser på banen. Jeg er ikke i besiddelse af alle de oplysninger, som kunne opstille det korrekte samfundsøkonomiske regnestykke. Men alene et dagligt passagertal på 60.000 vil give et samfundsøkonomisk spild i form af tidstab som overstiger den samlede anlægsudgift! Dette er beregnet ved anvendelse af Transportministeriets nøgletal for det samfundsøkonomiske tab ved forsinkelser.

Finder ministeren, at det er hensigtsmæssigt at gennemføre et arbejde, hvor de afledede samfundsøkonomiske omkostninger overstiger den nøgne anlægsudgift, når en anden planlægning kunne have reduceret generne for passagererne ganske betydeligt?

Finder ministeren, at den igangværende udvikling fra at en banestrækning renoveres mens banen er i drift mod renovering i længere og længere perioder med lukning er forenelig med en pålidelig og troværdig kollektiv trafik?

Eksemplerne på den udvikling, hvor en stadig større del af omkostningerne flyttes over på passagererne i form af øget spildtid, er følgende, hvor mindst spildtid er øverst

- Høje Tåstrup banen, renovering mens togtrafikken blev opretholdt
- Køge Bugt banen, renovering med reduceret drift i eet spor
- Farum banen, renovering med lukning i 1 måned
- Hillerød banen, renovering med lukning i 2 måneder og delvis lukning i yderligere 2 måneder

Er ministeren indstillet på at anmode Banedanmark om en ændret gennemførelse af det planlagte arbejde, således at den kollektive trafik kan opretholdes på et acceptabelt niveau?

Venlig hilsen

Karen Sørensen

Paludan Müllersvej 3, 1.th

1815 Frederiksberg C

Til orientering vedlægger jeg mine oprindelige spørgsmål til Jesper Hansen. Disse spørgsmål blev offentliggjort i Frederiksborg Amts avis den 27. april. Jesper Hansens svar er ligeledes offentliggjort i Frederiksborg Amts Avis den 5. maj.

Åbent brev til Jesper Hansen, direktør i Banedanmark

Frederiksborg Amts Avis har den 21. april 2010 en beskrivelse af hvorledes S-togtrafikken mellem Svanemøllen og Hillerød i perioden 5. juni til 9. august/28. september skal afvikles under det store sporarbejde. Eller rettere ikke afvikles! Strækningen lukkes nemlig helt i første del af perioden og delvis i sidste del af perioden. Det er nu anden gang inden for en kortere årrække, at S-togtrafikken på strækningen er påvirket af store sporarbejder.

Sporarbejder er nødvendige, men sætter passagerernes tålmodighed på store prøver. Planlægningen og gennemførelsen af arbejdet har imidlertid afgørende indflydelse på de gener, som passagererne oplever. Et stort sporarbejde kan gennemføres på en helt lukket bane uden togtrafik, på en delvist lukket bane uden tog på en delstrækning, på et lukket spor og med reduceret trafik i det andet spor, eller udelukkende som natarbejde og lukninger, når det er helt uundgåeligt samt i en masse kombinationer heraf. Omkostningerne til selve arbejdet er naturligvis afhængigt af valg af løsning, jo mere uforstyrret en entreprenør kan arbejde, jo billigere. Passagererne betaler imidlertid en høj pris i form af forlængede rejsetider eller forsinkelser. Den optimale løsning for samfundet skal findes i en afvejning mellem de direkte omkostninger og de gener, som passagererne oplever.

Ifølge Østtællingen var der i 2008 ca. 54.000 daglige påstigere i september på stationerne mellem Svanemøllen og Hillerød eller over 100.000 daglige rejser, der berører disse stationer. Heraf vedrører formentlig 75.000 daglige rejser Hillerødbanen.

Der er således tale om et arbejde, som har store konsekvenser for mange menneskers hverdag.

I de senere år har der været gennemført 2 store sporombygninger af henholdsvis Køge Bugt banen og Farumbanen. Køge Bugt banen blev gennemført ved såkaldt reduceret drift, hvor togtrafikken blev

opretholdt i et vist omfang, mens Farumbanen blev gennemført ved at lukke banen helt 1 en måned og derefter ved diverse trafikreduktioner. Farum modellen blev ifølge Jesper Hansen valgt på grund af erfaringerne fra Køge Bugt.

Banedanmarks erfaringer fra Køge Bugt banen er, at entreprenørerne ikke afsluttede arbejdet tidligt nok til at trafikken kunne gå i gang som planlagt om morgenen med dårlig regularitet til følge. Egentlig skulle man jo tro, at dette var et spørgsmål om at indgå en god kontrakt med entreprenørerne, således at deres incitament til at overholde dagsplanen er tilstrækkeligt.

Passagerfrafaldet på Køge Bugt banen var ifølge en artikel i Berlingske Tidende den 28. Februar 2008 et varigt fald på 2.500 daglige passagerer. Hvorvidt faldet skyldes den dårlige regularitet eller de forlængede rejsetider i ombygningsperioden, er formentligt vanskeligt at vurdere. Resultatet er imidlertid, at disse passagerer har skiftet togrejsen ud med en bilrejse, en udvikling, som ingen ønsker.

Strækningen Svanemøllen-Hillerød skal være helt eller delvist lukket i 4 måneder eller 4 gange så lang tid, som en tilsvarende sporombygning på Farumbanen krævede. En løsning, der ifølge Banedamark er valgt, fordi en sporombygning, der tillader reduceret trafik i eet spor, ville tage tre gange så lang tid at udføre.

Passageres præferencer bliver slet ikke nævnt! Passagerne oplever en fordoblet rejsetid mellem Svanemøllen og Hillerød i en periode på 4 måneder. Hvor stor rejsetidsforlængelsen ville være ved reduceret trafik nævnes ikke.

Sporombygningen af fjernogsstrækningen mellem Fredericia og Århus blev imidlertid gennemført efter modellen med reduceret trafik. En total nedlukning af trafikken mellem landsdelene anses åbenbart for at være udelukket.

Jeg stiller mig uforstående over for valget af metode. Jeg ville foretrække en mindre daglig forlængelse af rejsetiden i en længere periode frem for en meget stor i en "kortere" periode på 4 måneder. Men det er så heldigt, at Transportministeriet har udviklet en model, Teresa, hvor man netop kan veje de forskellige hensyn op mod hinanden. Jeg har derfor en række spørgsmål til det forestående arbejde og dets gennemførelse.

1. Hvad er prisen for arbejdet i forskellige former for udførelse? Som nu, udført over en længere periode, udført over f.eks. 3 somre i stedet for 1, udført som natarbejde osv.?
2. Hvor stor er den besparelse, som Banedanmark opnår, ved den valgte løsning i forhold til en løsning, hvor trafikken opretholdes i reduceret omfang?
3. Hvor stort er det daglige passagertal? Det fremgår ikke af DSB's hjemmeside.
4. Hvor stort er det daglige tidsspilde målt i passagerminutter på grund af de forlængede rejsetider i forskellige løsninger nævnt ovenfor?
5. Hvor stort er det forventede passagerfrafald, såvel midlertidigt som permanent i forskellige løsninger?
6. Hvor stort var passagerfrafaldet som følge af sporarbejdet for ganske få år siden på Hillerødbanen?
7. Hvorfor er det nødvendigt med et så stort sporarbejde i år, når det kun er 4-5 år siden, der var omfattende lukninger af banen?
8. Hvor stort var passagerfrafaldet på Farumbanen, såvel midlertidigt som permanent?
9. Hvor store er omkostningerne til afhjælpende foranstaltninger i form af bustransport osv.?

10. Hvorledes ser det grønne regnskab ud?

a. Hvor stor er CO2 udledningen til afhjælpende trafik sammenlignet med reduceret S-togstrafik?

b. Hvor stor er CO2 udledningen for de forventede frafaldne passagerer?

11. Er alternative modeller for dette arbejde kørt gennem modellen Teresa, som Transportministeriet har ladet udarbejde for anlægsarbejder? Hvis ja, hvad blev resultatet? Hvis nej, hvorfor ikke?

Venlig hilsen

Karen Sørensen

Paludan Müllers Vej 3

1815 Frederiksberg C

Jeg har sommerhus i Tisvilde, hvorfra vi planlægger at pendle i sommerperioden. Arbejdet har derfor også store konsekvenser for mig og min familie.