

Frederiksberg den 10. oktober 2011

Kære Henrik Dam Kristensen

Til lykke med dit nye job og til lykke til Danmark som nu har fået en ny regering, der vil fremrykke offentlige investeringer for at skabe arbejdspladser, som vil indføre en betalingsring omkring København af hensyn til miljøet og som vil forbedre den kollektive trafik. Det er gode initiativer.

Jeg håber bare ikke at de gennemføres således at der skal investeres yderligere i jernbanens infrastruktur under de nuværende prioriteringsregler i Banedanmark!

Den måde Banedanmark har gennemført arbejder på i de senere år er med til at nedbryde den kollektive trafiks evne til at tiltrække passagerer og er direkte uhensigtsmæssige i en større samfundsøkonomisk sammenhæng.

Banedanmarks tilgang til at gennemføre arbejderne er med citater fra Banedanmark "at det skal være skidt før det kan blive godt" og "at det er ok at genere passagererne hvis Banedanmark kan spare penge".

Problemstillingerne er beskrevet i vedlagt åbne brev til den tidligere transportminister gennem Frederiksborg Amtsavis den 9. august 2011. Hans Christian Schmidt svarede ikke på mine spørgsmål. Jeg vil derfor stille de samme spørgsmål til dig.

Jeg vil knytte et par kommentarer til Banedanmarks udmeldinger. Kommentarerne gælder primært S-togtrafikken, da jeg er S-togspendler om sommeren, men der findes formentligt tilsvarende eksempler i andre dele af jernbanenettet, nemlig at når et problem løses, skaber det forudseelige afledte konsekvenser, som overhovedet ikke bliver vurderet på beslutningstidspunktet.

### **Det skal være skidt før det kan blive godt**

Banedanmark forsvarer de omfattende lukninger og indskrænkninger i trafikken med at alt bliver godt, når de aktuelle arbejder er afsluttet. Men det bliver bare aldrig godt! Der er altid et eller andet arbejde i gang som forstyrrer trafikken. Sidste sommer var der omfattende sporarbejder på Hillerødbanen, Klampenborgbanen og Ringbanen. Denne sommer bød på 6. hovedspor ved Dybbølsbro samt sporarbejder ved Københavns hovedbanegård og nu starter ombygning af Nørreport station dertil kommer Københavns bygning af Nordhavnsvejen. De næste mange år vil byde på indførelse af et nyt signalsystem på S-banen og den fortsatte ombygning af Nørreport. Alle disse arbejder gennemfører Banedanmark til større og større gene for passagererne for at kunne reducere den nøgne anlægsudgift. Over de senere år er lukninger og indskrænkninger blevet mere og mere omfattende. Alle arbejderne kunne være gennemført med væsentligt færre gener for passagererne, vi ved bare ikke hvad det ville betyde for anlægsudgiften og for generne, da politikerne og alle vi andre ikke bliver præsenteret for de alternative muligheder.

### **Det er ok at genere passagererne hvis Banedanmark kan spare penge**

Banedanmark er alene ansvarlig for at overholde sine anlægsbudgetter. Operatørerne, DSB, Lokalbanen og Movia bærer alle omkostninger i forbindelse med alternativ transport og har problemet med de mistede indtægter. Passagererne og det øvrige samfund lider under dårlig service, forlængede rejsetider og en

større miljøbelastning som følge af mere biltrafik. De mange reduktioner i trafikken betragtes ikke som mangler i den service, som Banedanmark og DSB er forpligtet til at yde, fordi de er varslet i forvejen. Men det som passagererne oplever ligger uendeligt langt væk fra de relativt pæne statistikker. Banedanmark har ikke ansvar for passagerernes tilfredshed. Banedanmark har kun een motivation, at reducere risikoen for forsinkelser i byggeriet og for budgetoverskridelser. Denne risiko er naturligvis mindst, når man indstiller trafikken i lange sammenhængende tidsintervaller, således at entreprenørerne får arbejdsro. Det er bare ikke den eneste mulighed, men igen: politikerne bliver ikke præsenteret for mulighederne og konsekvenserne.

Jeg håber at du vil se mit brev som et indlæg i bestræbelserne for at skaffe en troværdig kollektiv trafik som kan være et attraktivt alternativ også i de perioder hvor der skal ske ombygninger således at samfundet får noget ud af de investeringer, der foretages. Nu står vi bare og spejder efter toget mens højtalerne forkynder: "Vi har et sporarbejde ved Hovedbanen, derfor kører togene efter en anden plan" eller en tilsvarende besked som betyder at trafikken er voldsomt forringet.

I håb om at du vil svare på mit brev til Hans Christian Schmidt

Venlig hilsen

Karen Sørensen

Paludan Müllersvej 3, 1.th

1815 Frederiksberg C

## Bilag: Åbent brev til den tidligere transportminister, offentliggjort i Frederiksborg Amtsavis den 9. august 2011

Kære Transportminister

Den 15. juni udsendte du en pressemeddelelse om et forskningsprojekt, Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, udarbejdet af CBS. Rapporten belyser sammenhængen mellem god infrastruktur og økonomisk vækst. Forskerne påviser at effekterne for pendlernes arbejdstid er meget undervurderede i de traditionelle modeller og at prisen på en sparet time bør øges med ca. 60 % i forhold til Transportministeriets model.

Om sommeren pendler jeg med tog mellem Tisvilde og København og jeg har læst rapporten med stor interesse. Sidste sommer renoverede Banedanmark Nordbanen mellem Svanemøllen og Hillerød. Nordbanen var lukket helt eller delvist i 4 måneder. Tusindvis af mennesker fik forlænget deres daglige rejsetid med op til en time.

Rapportens konklusioner gælder naturligvis i lige så høj grad den modsatte vej. Når fungerende infrastruktur tages væk, falder pendlernes arbejdstid og den økonomiske vækst påvirkes negativt. Det svarer godt til de observationer, som jeg gjorde i den lange periode. Min helt uvidenskabelige metode bestod i at lytte til mine medpassagerer. Mange frygtede at blive fyret fordi de var nødt til at forlade arbejdspladsen for tidligt eller kom for sent og fortalte om problemer i familien. Alle var meget stressede og vrede.

I pressemeddelelsen skriver du at "... et utrolig vigtigt budskab, at denne rapport understreger infrastrukturens betydning for at fremme økonomisk vækst" og "... tage konkret højde for bl.a. de her dokumenterede gevinster for arbejdsmarkedet".

Ombygningen af Nordbanen kostede 400 mio. Dertil kommer imidlertid samfundsøkonomiske omkostninger og omkostninger hos operatørerne på yderligere 700 mio. beregnet på basis af dine oplysninger til Folketingets trafikudvalg og de gældende modeller. Hvis forskernes nye analyser skulle bruges, ville beløbet have været tæt på en milliard. Passagerernes tab af livskvalitet er ikke medregnet.

Jeg har aldrig set et aktstykke vedr. jernbanearbejder hvor de samfundsøkonomiske konsekvenser af et arbejde er belyst. Hverken sporombygningen på Nordbanen, denne sommers projekt, nyt 6. hovedspor eller de kommende somres projekt, et nyt og hårdt tiltrængt signalsystem, alle med store men ubeskrevne konsekvenser.

Der er sammenhæng mellem de direkte anlægsomkostninger og de samfundsøkonomiske konsekvenser. Jo mere arbejde der kan udføres i dagtimerne jo billigere for Banedanmark men desto højere bliver de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Mine spørgsmål til dig som transportminister og som den ser infrastrukturens betydning for at fremme økonomisk vækst, er:

1. Vil du tage initiativ til at forskernes resultater indgår i Transportministeriets model?
2. Vil du tage initiativ til at et aktstykke vedr. trafik skal indeholde en opgørelse over de samfundsøkonomiske omkostninger og at der skal følges op på dette?
3. Vil du tage initiativ til at et aktstykke vedr. trafik skal dokumentere at der vælges den samlet set bedste løsning?
4. Vil du tage initiativ til at signalprojektet gennemføres på samlet hensigtsmæssig måde?