

Frederiksberg, den 23. november 2011

Kære Transportminister Henrik Dam Kristensen

Tak for dit brev af 4. november 2011. Jeg kan ikke sige tak for dit svar, for du svarede ikke på et eneste af de spørgsmål, jeg havde stillet dig.

Lad mig endnu engang understrege at jeg er glad for alle de investeringer, der foretages og skal foretages i de kommende mange år. Det er hårdt tiltrængt, investeringer i infrastrukturen har været nedprioriteret i mange år.

Det jeg ikke er glad for er den måde, som Banedanmark gennemfører investeringerne på. Når et projekt skal gennemføres er der altid en bred vifte af løsninger, man kan vælge imellem. Nogle er billige men har store følgeomkostninger for trafikselskaberne, store gener for passagererne og store omkostninger for samfundet i øvrigt, andre er dyrere men har færre følgeomkostninger og færre gener for passagererne.

De mennesker, der skal træffe valget af løsningsmetode, bør derfor afveje de direkte projektomkostninger, følgeomkostninger og gener for passagererne i forhold til hinanden og vælge den samlet set bedste løsning. Transportministeriet har udviklet en model, TERESA, der kan anvendes til denne analyse. Da TERESA blev offentliggjort hed det sig: "Fra og med september 2006 er TERESA obligatorisk for alle Transport- og Energiministeriets projekter inden for dette område".

Banedanmark anvender imidlertid slet ikke denne model, har din forgænger fortalt. De vælger den løsning, der er billigst for Banedanmark. De siger selv: "Det er ok at genere passagererne hvis Banedanmark kan spare penge".

Men er det nu også det? Banedanmark gennemfører i højere og højere grad arbejderne i hele døgnet i sommermånederne, i aftentimerne og i weekender uden for sommermånederne, hvor de tidligere kun arbejdede om natten. Total nedlukning af en bane blev tidligere betragtet som et tabu, nu kan en bane lukkes i måneder. Resultatet er at den vigtigste del af Københavns kollektive trafiksystem nemlig S-banen kun præsterer på et meget begrænset niveau i forhold til det, der loves i kontrakten med staten, i store dele af trafikdøgnet. Men det fremgår ikke af den statistik, som Banedanmark og DSB udarbejder, fordi perioder med særkøreplaner ikke tæller med. Jeg vil tro at ca. 1/3 af de planlagte afgangene i trafikdøgnet på årsbasis er påvirket og reduceret i forhold til køreplanerne i disse år og mange år fremover. Dertil kommer perioderne med total nedlukning af en bane.

Regeringen vil indføre en betalingsring omkring København. Et initiativ som jeg principielt er enig i. Regeringen vil nedsætte taksterne i den kollektive trafik for at få bilisterne til at vælge den kollektive trafik i stedet. Om den kollektive så blev gratis, ville den med den nuværende konstant reducerede service i den vigtigste del af Københavns kollektive trafiksystem ikke blive attraktiv. Lige nu er Københavns vigtigste trafikknudepunkt lukket fra kl. 20 og der kører kun 3 tog i timen gennem røret. Reduktionen varer et helt år. Hvis der ikke er det ene projekt er der et andet. Tidligere på året var det sporombygning på Københavns Hovedbanegård og nyt 6. hovedspor der medførte tilsvarende reduktioner frem til nu projektet om Nørreport.

De næste mange år skal vi fortsat "trækkes" med Nørreport og med indførelse af et nyt signalsystem, der begge medfører indskrænkninger og lukninger af strækninger.

Tror du det er en tilgængelighed, der frister en bilist? Ikke de bilister jeg kender.

Der er ingen tvivl om at projekterne i Banedanmark bliver billigere på den måde, der vælges. Men om det er optimalt er der ingen, der ved, da man ikke regner på det. Jeg foreslog derfor at et aktstykke vedr. kollektiv trafik blev forsynet med et antal alternative projekter med en ordentlig samfundsøkonomisk kalkule således at politikerne får ansvaret for at prioritere mellem et billigt projekt og de gener, som påføres samfundet og et for samfundet som helhed optimalt projekt.

Din forgænger offentliggjorde et forskningsprojekt, som viste at værdien af den tid som passagererne forsinkes eller venter, er stærkt undervurderet i Transportministeriets model og at den tid har stor betydning for den økonomiske vækst. Det er yderligere et argument for at en ny tilgang til gennemførelse af projekterne er nødvendig.

Jeg forholder mig til S-togtrafikken, fordi jeg er S-togspendler i sommerhalvåret. Problemerne er formentlig de samme på resten af Danmarks baneinfrastruktur. DB Schenker konstaterer da også, at Banedanmark ikke som tidligere vælger metoder der som de tidligere anvendte metoder var til at leve med, jf. DB Schenkers hørings svar til Banedanmarks oplæg om dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens.

Jeg vil derfor gentage mine spørgsmål til dig, spørgsmål jeg stillede din forgænger i et åbent brev i Frederiksborg Amtsavis i anledning af forskernes nye beregninger på værdien af forsinkelser og ventetid:

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?

Jeg vil stille yderligere et spørgsmål, som jeg mener, er relevant set i lyset af planerne om en betalingsring:

5. Hvor stor en del af afgangene i S-togtrafikken som den fremgår af de ordinære køreplaner, dvs. ikke de særkøreplaner, der udarbejdes til arbejderne på infrastrukturen, er påvirket af arbejder på infrastrukturen? Jeg vil bede om tal for 2011 og det der er planlagt for 2012.

Venlig hilsen

Karen Sørensen  
Paludan Müllersvej 3, 1.th  
1815 Frederiksberg C