

Samrådsspørgsmål H-I-J

Spørgsmål H: Ministeren bedes redegøre for forløbet omkring reparationen af den ødelagte jernbanebro mellem Aalborg og Nørresundby, der blev påsejlet d. 28. marts 2012, herunder hvorfor færdiggørelsen af reparationen ifølge Banedanmark er udskudt til et ubestemt tidspunkt i det nye år.

Spørgsmål I: Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt ministeren og Banedanmark agter at gøre et erstatningskrav gældende overfor den entreprenør, der forestår reparationen, samt hvilke sanktionsmuligheder Banedanmark har overfor entreprenøren i tilfælde af forsinkelser?



Samrådsspørgsmål J: Ministeren bedes redegøre for, hvilke initiativer ministeren vil foretage for at sikre ordentlig togdrift i Vendsyssel, herunder hvorvidt ministeren vil sikre en kompensation til togpassagererne i Nordjylland, samt hvad ministeren vil gøre for at ændre borgerne i Vendsyssels rejsemønster tilbage til før påsejlingen.

**Svar på
spørgsmål H-I**

Med udvalgets tilslutning vil jeg tillade mig at svare samlet på spørgsmålene H-J. Jeg vil også komme ind på en række yderligere aspekter af sagen med henblik på at sikre, at sagen fremstår fuldt belyst for udvalget.

Jeg vil først og fremmest understrege, at jeg finder det stærkt beklageligt, at genåbningen af Jernbanebroen over Limfjorden nu gentagne gange er blevet udsat.



Der er en række årsager til forsinkelsen af genåbningen.

Efter påsejlingen af broklappen i marts, sørgede Banedanmark først og fremmest for at få fjernet den beskadigede broklap, således at skibstrafikken kunne genoptages på Limfjorden så hurtigt som muligt.

Herefter blev selve brokonstruktionen undersøgt for at sikre, at påsejlingen ikke havde gjort skade på en større del af broen.

Efter at have klarlagt skadens omfang og fundet en brugbar teknisk løsning, udbød Banedanmark opgaven med en ny bloklap i totalentreprise.

Banedanmark valgte at udbyde opgaven i en totalentreprise for få genetableret jernbanebroen over Limfjorden hurtigst muligt.

En af fordelene ved at få løst opgaven ved en totalentreprise er, at det alt andet lige går hurtigere, end hvis flere entreprenører skulle have været



involveret i projektet i flere udbudsforløb.

En anden fordel ved at anvende en totalentreprise er, at entrepriseformen indeholder mulighed for at integrere dele af projekterings- og produktionsfasen, således at arbejderne gennemføres som et samlet projekt, og ikke som opdelte projekter.

I udbudsmaterialet indgik et forslag til tidsplan, som fastlagde de overordnede rammer for totalentreprisen fra udbud til og med arbejdets forventede aflevering.

For at sikre så hurtig gennemførelse som mulig var der også i materialet indarbejdet et incitament til at vinderen af opgaven blev færdig så hurtig som muligt.

Vinderen af udbuddet kunne således have opnået en bonus på op til 2 mio. kr., hvis broklappen blev leveret før tiden.



Den udbudte totalentreprise omfatter det samlede ansvar for projektering, godkendelse, produktion, kvalitetskontrol, montering og efterfølgende test. Herved er det totalentreprenørens ansvar at sikre, at projektet gennemføres som beskrevet i udbuddet.

Totalentreprisen indeholder endvidere en lang række krav til broklappens kvalitet. Heriblandt kan nævnes, at der blev stillet krav til broklappens holdbarhed og forventede levetid.

På baggrund af de indkomne tilbud blev der indgået kontrakt med MT Højgaard. MT Højgaard er blandt de førende eksperter i stålbroer i Danmark.

Det er totalentreprenøren MT Højgaard der har truffet beslutningen om at få produceret broelementerne i Polen.

Banedanmark kan i henhold til EU-reglerne ikke kræve, at der for eksempel skulle bruges danske underleverandører.



Som totalentreprenør er det MT Højgaards ansvar at gennemføre kvalitetskontrol på arbejderne.

MT Højgaard har til dette formål brugt en uafhængig polsk kvalitetskontrol, der efter internationale standarder har kontrolleret svejsningerne og svejsernes certifikater.

Banedanmark har i forhold til totalentreprenøren alene en opfølgende opgave i projektet. Det er således ikke Banedanmark der står for den praktiske gennemførelse af genetableringen af broklappen.

Banedanmark har imidlertid som en ekstra foranstaltning valgt at gennemføre yderligere kvalitetskontrol af arbejderne.

Banedanmarks rådgiver på projektet Rambøll har således fulgt op på den dokumentation af kvaliteten af arbejderne i Polen, som MT Højgaard løbende har fået gennemført af deres tredjeparts kontrol.



Oprindeligt var det planen at broen skulle genåbnes den 5. november.

Totalentreprenøren MT Højgaard har forklaret, at årsagerne til forsinkelserne – der er sket ad tre omgange - er følgende:

Den første udskydelse af åbningsdatoen skyldtes, at arbejdet med at opdatere de gamle tegninger af broklappen til nutidens krav og normer var mere kompliceret end oprindeligt forventet.

Samtidig har det taget længere tid for MT Højgaard at gennemføre den sideløbende kvalitetskontrol af beregningerne. De to ting har betydet, at selve produktionsfasen også blev forsinket.

Åbningen måtte derfor i første omgang udskydes til den 19. november.

Den anden udskydelse af åbningen skyldtes, at arbejdet med de komplicerede svejsninger tog længere tid end oprindeligt forudsat.



Samtidig blev leverancen af de sidste broelementer fra den polske underleverandør forsinket.

Åbningen blev på den baggrund udskudt til ultimo november.

Jeg vil i den forbindelse oplyse, at for at opfylde de af Banedanmark stillede kvalitetskrav, har MT Højgaard bl.a. udpeget en uafhængig polsk kvalitetskontrol efter international standard til dokumentation af svejsninger og svejsernes certifikater.

Banedanmark og Rambøll har herudover løbende udført tilsyn på udførelseslokaliteterne i Danmark samt foretaget kontrolbesøg i forbindelse med produktionen i Polen.

Rambøll har efter kontrolbesøg i Polen oplyst til Banedanmark, at tidsplanen var stram, og at svejsearbejdet udført på den polske fabrik visuelt syntes at være i orden, ligesom der blev fremvist



dokumentation for svejsningernes kvalitet.

Den seneste forsinkelse af åbningen ultimo november skyldes, at den ekstra kvalitetskontrol, som Banedanmark og MT Højgaard valgte at gennemføre af svejsearbejderne på broelementerne, viste, at omfanget af fejl i svejsningerne er så stort, at arbejdet med udbedringerne tager væsentlig længere tid end forudsat.

Samtidig er det nu også nødvendigt at sandblæse og foretage visuel inspektion af alle svejsningerne for at sikre, at de er udført i den krævede kvalitet. Herefter skal broklappen males igen.

Udbedringen af svejsearbejdet er i gang.

Banedanmark vil ikke udmelde en ny åbningsdato for broen, førend udbedringen af de mange fejl er gennemført og broklappen er klar til montering. Broen vil desværre ikke blive genåbnet på denne side af nytår.



Både Banedanmark og MT Højgaard arbejder meget koncentreret på at få genetableret broklappen.

MT Højgaard arbejder i døgndrift med svejsearbejde samt sandblæsning og kvalitetskontrol mm. Det vurderes løbende, om det er muligt at indsætte flere ressourcer.

Banedanmark og MT Højgaard er enige om, at det økonomiske og juridiske mellemværende mellem de to parter først vil blive afklaret, når broklappen er monteret på broen.

Fokus nu og her er på at få broklappen på plads og genoptaget togtrafikken over Limfjorden, og dette arbejde bør ikke forsinkes af evt. økonomiske og juridiske mellemværender. Det er helt normalt, at den slags mellemværender først afklares efterfølgende, når arbejderne er afsluttet.

I kontrakten mellem Banedanmark og MT Højgaard var der som nævnt indarbejdet en mulighed for udbetaling af bonus til MT Højgaard, hvis



broklappen blev leveret tidligere end kontraktens tidsplan. Samtidig fremgår det af kontrakten, at MT Højgaard skal betale dagbøder ved senere levering.

Jeg er blevet spurgt om, hvorvidt jernbanebroen kunne have været åbnet tidligere, hvis opgaven var blevet tildelt uden udbud.

Arbejdet med genåbningen af Jernbanebroen over Limfjorden har været todelt. Først og fremmest arbejdede Banedanmark på at få fjernet broklappen. Dette arbejde blev af hensyn til at sikre den hurtigst mulige proces gennemført uden udbud – i fuld overensstemmelse med de udbudsretlige regler.

Efter at broklappen var fjernet skulle brokonstruktionen undersøges for at få klarlagt opgavens omfang, og der skulle findes en løsning, der teknisk kunne gennemføres.

Banedanmark vurderede, efter drøftelser med Kammeradvokaten, at det ikke var



muligt at tildele denne opgave uden udbud.

I forhold til spørgsmålet om rederiets ansvar har Banedanmark har oplyst, at der er rejst et erstatningskrav mod rederiet bag M/S Ramona, der påsejlede jernbanebroen.

Det forholder sig dog sådan, at Danmark har tiltrådt London konventionen (LLMC-konventionen), der begrænser rederiets erstatningsforpligtelser.

Derfor indeholder forsikringspolice for M/S Ramona – ligesom policerne generelt på området - en bestemmelse om globalansvar, som betyder, at M/S Ramonas reder kan begrænse sit ansvar til ca. 8,7 mio. kr.

Banedanmarks samlede omkostninger til genetableringen er vurderet til at være ca. 50 mio. kr. Det endelige beløb kan dog først gøres op, efter at broklappen er blevet monteret.

Det er meget beklageligt, at det ikke har været muligt at genåbne jernbanebroen



over Limfjorden som oprindeligt planlagt.

Man kan spørge sig selv, om der var noget som kunne være blevet gjort klogere for at fremme processen.

Jeg mener ikke, at Banedanmark traf et forkert valg, da opgaven blev udbudt som totalentreprise. Vi har normalt gode erfaringer ved at bruge denne entrepriseform.

Det er svært at vurdere, om arbejdet var blevet hurtigere færdigt, hvis Banedanmark selv havde stået for projekteringen af arbejderne for herefter at udbyde opgaven med at producere broelementerne.

Jeg er tilbøjelig til – ligesom Banedanmark gjorde det – at mene, at en sådan opdelt proces vil tage længere tid, end det gør i en totalentreprise, hvor der kan gennemføres ét sammenhængende forløb.

Jeg har bedt Banedanmark gennemføre en evaluering af processen med genetableringen af broklappen for at



kunne drage erfaringer til lignende projekter.

I forhold til spørgsmål J er det da helt åbenbart, at det er til gene for et stort antal passagerer nord for Limfjorden, som gerne ser togdriften tilbage på skinnerne.

DSB har derfor transporteret tog til Nordjylland via Göteborg, så togdriften kan genoptages nord for Limfjorden.

Fra søndag den 9. december 2012 iværksatte DSB følgende:

- Kørsel med tog i henhold til den planlagte køreplan K13 mellem Lindholm og Frederikshavn (timedrift suppleret med 1/2 times drift i myldretider)
- Supplerende hurtigbusser i myldretider Aalborg-Hjørring og Aalborg-Brønderslev
- Fortsat buskørsel mellem Lindholm og Aalborg, som forbinder togtrafikken nord for Limfjorden med trafikken syd for Limfjorden



Det betyder altså, at passagererne igen kan blive transporteret med tog i Nordjylland, hvilket er en kæmpe fordel for mange passagerer.

Jeg er også glad for, at DSB har valgt at supplere togkørslen med hurtigbusser, som sikrer gode forbindelser i myldretiden mellem Aalborg og henholdsvis Hjørring og Brønderslev, og dermed også til togene der kører syd for Limfjorden.

Så alt i alt er jeg ganske tilfreds med den løsning som DSB har valgt at tilbyde passagererne i Nordjylland.

Det er en rigtig ærgerlig situation, at broens åbning er blevet yderligere forsinket, og jeg forstår godt utilfredsheden hos de rejsende i Nordjylland.

Jeg mener derfor også, at den bedste kompensation vi kan give togpassagererne, er at sikre de bedst mulige forbindelser for de nordjyske passagerer under de aktuelle forhold – hvilket vi nu har gjort.



Mange passagerer har desværre haft store gener som følge af lukningen af Limfjordsbroen. Jeg kan derfor godt være bekymret for, at det vil vise sig, at den kollektive trafik har lidt langsigtet skade som følge af lukningen og de gentagne forsinkelser for åbningen af Limfjordsbroen.

Det er derfor vigtigt, at der bliver gjort en stor indsats for at tiltrække passagererne til den kollektive trafik, når broen åbner igen.

Derfor overvejer DSB også i øjeblikket hvilke kommercielle initiativer, som kan iværksættes for at tiltrække passagererne til den kollektive trafik, når broen åbner og trafikken igen kan begynde at køre normalt.