

## Samråd AK

---

*Finder ministeren det tilfredsstillende at DSB i køreplanlægningen indarbejder reserver/luft der langt overstiger de internationale UIC standarder, med deraf følgende lange rejsetider for danske togpassagerer?*

**Svar**

Lad mig starte med at sige at vi i dette, og det efterfølgende spørgsmål AL, bevæger os ind på et område, der er teknisk kompliceret og vanskeligt at gå til.

Jeg har derfor forhørt mig hos Banedanmark og Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

Der findes ikke nogen entydig international UIC standard for tillæg til



køreplanen, som man kan slå op i en tabel. Der findes nogle retningsgivende forslag til, hvordan man kan beregne reserver i køreplanen under hensyn til kørselsafstanden, antallet af tog på strækningen, sammensætningen af disse tog og infrastrukturens tekniske indretning. Der kræves altså en konkret fortolkning af normen i forhold til den konkrete strækning.

Det er ikke DSB, som fastsætter tillæggene i køreplanen. Det sker hos Banedanmark, som selvfølgelig er i dialog med alle operatører som led i den årlige køreplansproces.

Banedanmark indarbejder tillæg i køreplanen for at få plads til flest mulige tog og for at sikre hensynet til rettidigheden i den samlede køreplan.



De tillæg, som Banedanmark indarbejder for en bestemt type tog på en given strækning, har ifølge Banedanmark ikke noget med hvilken operatør, der står for driften af disse tog, at gøre.

Når Banedanmark på visse strækninger har fastsat køreplanstillæg i Danmark, som kan virke høje, skyldes det tre forhold:

For det første har vi i Danmark en række strækninger, hvor belastningen er meget høj. Der kører ganske mange flere tog end det, som infrastrukturen er bygget til.

Det drejer sig fx om København H - Høje Taastrup og København H – Kastrup. Disse strækninger er såkaldt ”overbelastede strækninger” i UIC’s



termer. Strækningen Odense – Fredericia og Aalborg - Skørping ligger også over UIC's maksimale belastningsgrænse. Desuden findes der mange strækninger i Danmark, som ligger meget tæt på UIC's grænse.

For det andet kører der i forlængelse heraf en meget blandet trafik på de danske skinner. På Vestfyn er der fx stor forskel på hastigheden for lyn- og intercitytog på den ene side og regionaltogene, som stopper ved alle stationer på den anden side. Hertil kommer, at der kører flere godstog i timen.

For det tredje er den danske infrastruktur stadig udfordret. Efterslæbet på skinnerne er ved at være i indhentet, men signalerne er gamle og



udskiftningen på strækningerne uden for S-banen begynder først om nogle år.

Jeg kan nævne, at der i forbindelse med den dårlige tilstand for sporene, der blev konstateret i 2006 - og som resulterede i mærkbart ringere regularitet - netop blev indarbejdet større tillæg i køreplanen. I lyset af de senere års forbedring af regulariteten er disse tillæg nu stort set fjernet.

Jeg vil også nævne, at Banedanmark forsøger at placere køreplanstillæggene, således at de generer passagerene mindst muligt. De største tillæg ses således i form af ophold på de store stationer som København H og Aarhus H, hvor der sker en stor udskiftning af passagerene, inden toget kører videre.



Samlet set kan jeg konstatere, at såvel Banedanmark som Trafikstyrelsen mener, at de nuværende køreplanstillæg er velbegrundede. Dette er dog ikke det samme som at sige, at der ikke kan og skal ske forbedringer. Dette vil jeg adressere i forbindelse med næste samrådsspørgsmål.