

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 18. marts 2016
J. nr. 2016-1421

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 1. marts 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Nikolaj Armstrup (ALT).

Spørgsmål nr. 356:

Vil ministeren redegøre for, hvordan de penge der blev bevilget i 1998 til Svendborgbanen er blevet brugt, og herunder om Banedanmark har levet op til sit ansvar og fået gennemført de signalforbedringer, der var lagt op til, jf. artiklen "Helt grotesk på Svendborgbanen" i Fyns Amts Avis den 28. februar 2016? Hvis ikke dette er tilfældet, bedes ministeren oplyse, hvilke tiltag ministeren vil tage for at rette op på situationen.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som har oplyst følgende:

"Projektet på Svendborgbanen, som der blev bevilget midler til i 1998, blev gennemført som forudsat. Projektet omfattede hastighedsopgradering af Svendborgbanen fra 100 til 120 km/t, hvilket indebærer en række arbejder på både spor og signaler. Projektet var fuldt gennemført i 2003. Efter opgraderingen af Svendborgbanen var afviklingen af togtrafikken præget af flere forsinkelser end tidligere. Størstedelen af det samlede antal forsinkelser og aflysninger skyldtes fejl i banens sikringsanlæg. På den daværende transport- og energiministers foranledning iværksatte Banedanmark i maj 2005 en handlingsplan, der skulle forbedre driftssituationen på Svendborgbanen.

Handlingsplanens aktiviteter blev afsluttet i juli 2006 og havde bidraget til at nedbringe antallet af forsinkelser og aflysninger i 3. kvartal 2006. Projektet og den efterfølgende handlingsplan var genstand for en undersøgelse gennemført af Rigsrevisionen, som afrapporteret i beretning 9/2006. Konklusionen heri var: "Opgraderingsprojektet har levet op til formålet. Dette har medført en bedre betjening af passagererne ved indsættelse af bedre materiel, flere togafgange og kortere rejsetid", samt "Totaludgiften til anlægsprojektet er afholdt i overensstemmelse med aktstykker og finanslove", og at effekten efter gennemførelse af handlingsplanen ligeledes var som forventet. Der er senest fra Rigsrevisionen fulgt op på handlingsplanen i notat af 26. februar 2010, hvori det



fremgår at antallet af forsinkelser og aflysninger ved udgangen af 2009 fortsat var på et lavt niveau.

Side 2/2

Kanalregulariteten, som udtrykker den ”opetid” på infrastrukturen, som Banedanmark stiller til rådighed for jernbanevirksomhederne fremgår fra 2009 og frem af nedenstående tabel. Kanalregulariteten indregner de forsinkelser og aflysninger, som f.eks. følger af fejl i sporanlægget, signal- og sikringsystemer, arbejder i sporet etc. Som det fremgår, har mængden af fejl været begrænset i hele perioden.

Kanalregularitet på Svendborgbanen							
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (jan-feb)
96,6 pct.	97,3 pct.	97,8 pct.	98,5 pct.	97,4 pct.	98,0 pct.	97,7 pct.	96,9 pct.

Banedanmark kan således ikke genkende fremstillingen i artiklen.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt