



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. april 2017
J. nr. 2017-1679

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 3. marts 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

Spørgsmål nr. 392:

Ministeren bedes redegøre for, hvad det er for sporarbejde, som Banedanmark kan udføre med 20 minutter drift på S-togslinjerne om aftenen, idet der normalt skal en sporlukning til af sikkerhedshensyn m.m. (hvilket f.eks. kan ske ved natlige sporlukninger), og om det er Banedanmark, som har krævet, at der indføres 20 minutters drift om aftenen i stedet for 10 minutters drift for, at der kan udføres mere sporarbejde.

Svar:

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

”20 minutters drift indføres ikke for at kunne arbejde i sporet i tidsrummet imellem S-togenes passage, men for lettere at kunne planlægge afviklingen af trafikken ad et enkelt spor på en dobbeltsporet strækning, mens der arbejdes i det andet spor. Dermed sikres en mere ensartet trafikafvikling i køreplansperioden, med færre særlige ad hoc køreplaner med indskrænket drift om aftenen.

Baggrunden for overgangen til 20 minutters drift er, at mængden af sporarbejder forventes at være af en sådan størrelse, at det vil have en effekt på driften flere steder. Ved siden af de allerede planlagte spor- og kørestrømsfornyelsesprojekter på S-banen er der løbende behov for almindelige vedligeholdelsesarbejder såsom skinneslibning, spor- og svelleudveksling, samt udbedring af grøfter og andet vedligehold af banearealet. Endelig vil udrulningen af Signalprogrammet på resten af S-banen også nødvendiggøre sporarbejder på de resterende strækninger i udrulningsperioden. En reduktion af antallet af tog om aftenen betyder, at der tidligere kan etableres længere og mere effektive spæringer, men stadig med mulighed for enkeltsporsdrift.

Som et eksempel på omfanget af spæringer kan det oplyses, at der i uge 1-12, 2017 har været i alt 2.194 spæringer på S-banen. Disse fordeler sig meget forskelligt på de enkelte S-banestrækninger og mellem de enkelte uger, afhængigt af behovet for arbejder. F.eks. var der i perioden 1.024 spæringer på Køge



Bugt-banen, primært som følge af natspærringerne søndag-torsdag i forbindelse med den igangværende fornyelse af kørestrømsanlægget, 474 spærringer på Høje Taastrup-banen, men kun 19 spærringer på Klampenborg-banen. Det bemærkes, at det oplyste tal ikke nødvendigvis er repræsentativt for hele året, da ikke alle typer arbejder lader sig gennemføre i vintermånederne, ligesom der år-til-dato ikke har været længere spærringer på S-banens centrale afsnit (Valby-Svanemøllen), der indebærer erstatningstransport. Endeligt bemærkes det, at selvom der ikke er spærringer på en strækning på et givent tidspunkt, så kan en spærring på en anden strækning godt resultere i trafikale påvirkninger, der spreder sig til resten af S-banenettet.

Sporarbejder er væsentligt nemmere at planlægge, når der på forhånd kun er 20 minutters drift. Dette kan på de fleste delstrækninger håndteres ved enkeltsporsdrift, da det ved sporarbejder, hvor der kun kræves spærring af et spor, er muligt at afvikle trafikken i det andet spor på dobbeltsporede strækninger. Samtidig er det på denne måde muligt at tilrettelægge mere effektive spærringer med 6-8 timers (effektivt) arbejde, afhængigt af sporarbejdets omfang og karakter.

I køreplanen for 2016, hvor der på strækningerne til Frederikssund, Hillerød og Køge var 10 minutters drift om aftenen, betød infrastrukturarbejder ofte ændringer i køreplanen med reduktion til 20 minutters drift. Køreplanen for 2017, der på forhånd har 20 minutters drift, kan i langt større grad opretholdes under infrastrukturarbejder om aftenen, og passagererne får dermed en mere forudsigelig køreplan, der ikke i samme omfang ændres fra aften til aften.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen