



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

17. juni 2021  
2021-3916

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

#### **Spørgsmål nr. 563:**

Vil ministeren redegøre for omfanget af midlertidige hastighedsnedsættelser på det statslige jernbanenet?

#### **Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser følgende, som jeg henholder mig til:

”Banedanmark etablerer løbende midlertidige hastighedsnedsættelser af sikkerhedsmæssige årsager. Det betyder konkret, at hastigheden midlertidigt sættes ned på kortere eller længere sporstykker på strækninger, hvor ændringer i infrastrukturen fordrer en lavere hastighed. Midlertidige hastighedsnedsættelser på Banedanmarks net består af følgende grupperinger:

1. Midlertidige hastighedsnedsættelser grundet igangværende projektarbejde eller vedligehold
2. Midlertidige hastighedsnedsættelser grundet tredjepartsprojekter
3. Midlertidige hastighedsnedsættelser grundet fejl i sporet eller fejl på andre infrastrukturelementer

Langt de fleste midlertidige hastighedsnedsættelser fjernes igen inden for få dage eller uger, når projekt, vedligehold eller fejlretning er udført. Ofte vil hastighedsnedsættelsen være af så begrænset omfang, at den ikke har nogen mærkbar trafikal konsekvens. Således kan mange hastighedsnedsættelser absorberes i Banedanmarks del af køretidstillægget eller indhentes ved en let justering af kørselsmønstret. I andre tilfælde vil en midlertidig hastighedsnedsættelse medføre jævnlige forsinkelser (typisk et antal minutter), indtil problemet er løst og hastigheden kan sættes op igen.



### *Omfang*

I årene 2018, 2019 og 2020 havde Banedanmark et løbende årligt gennemsnit på ca. 76 midlertidige hastighedsnedsættelser på fjern- og regionalbanerne. En stor del af disse har ikke haft nogen mærkbar trafikal effekt. Generelt er antallet af midlertidige hastighedsnedsættelser faldende, idet der i 2020 var et løbende gennemsnit på ca. 69 midlertidige hastighedsnedsættelser årligt. I løbet af 2020 er den gennemsnitlige liggetid for hver hastighedsnedsættelse faldet fra ca. 28 dage til ca. 22 dage, og hver hastighedsnedsættelse havde en gennemsnitlig påvirkning på ca. 35 sekunders forsinkelse.

På visse strækninger påvirker de midlertidige hastighedsnedsættelse dog punktligheden. I 2020 var følgende tre strækninger de mest påvirkede af midlertidige hastighedsnedsættelser:

- Ringsted-Femern (TIB 2) som følge af projektarbejde
- Holbæk-Kalundborg (TIB 5) som følge af infrastrukturfejl (primært i første halvdel af året)
- Aarhus-Ålborg (TIB 24) som følge af infrastrukturfejl (nedslidte sveller) og projektarbejde (mindre fornyelsesopgaver).

På baner, som har passeret det optimale tidspunkt for fornyelse, og således er i efterslæb, er der øget risiko for midlertidige hastighedsnedsættelser, idet banens tilstand kan medføre, at det ikke er sikkert at køre strækningshastighed. Det kan fx skyldes sætninger i sporet eller skinnefejl.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht