



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 19. november 2018
J. nr. 2018-4935

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 21. september 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

Spørgsmål nr. 836:

Vil ministeren kommentere artiklen ”DSB aflyser tog til Gørding og Holsted” fra Ugeavisen for Bramming og Omegn den 18. september 2018, og redegøre for, hvad ministeren vil gøre for, at borgerne i området påvirkes mindst muligt af aflysningerne?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som på den baggrund har oplyst følgende:

”DSB har været nødsaget til at køre med forlængede rejsetider på strækningen mellem Hobro og Aalborg, fordi Banedanmark har udvidet sporarbejdet på strækningen mellem Randers og Hobro. Normalt er der en god koordination vedr. sporarbejder mellem DSB og Banedanmark. I den konkrete sag har Banedanmark dog ikke koordineret med DSB forud for varslingen af udvidelsen af sporarbejdet. Som følge heraf har DSB manglet lokomotivførere og har måttet aflyse en række togafgange – primært regionaltog – mellem Aarhus H, Fredericia og Esbjerg.

DSB var i perioden fra mandag den 17. til søndag den 30. september 2018 nødsaget til at aflyse 3-6 ud af 25-30 daglige togafgange pr. retning mellem Fredericia og Esbjerg. Endvidere aflyste DSB 3-6 daglige togafgange pr. retning mellem Fredericia og Aarhus H.

For at opretholde den normale grundbetjening af stationerne mellem Fredericia og Esbjerg blev der indsat togbusser på strækningen. Endvidere standsede InterCity toget mod Esbjerg ekstraordinært i Holsted og Gørding, når to på hinanden følgende regionaltog mod Esbjerg var aflyst.

Det kan oplyses, at der i perioden var ca. 7 færre standsninger på hverdage i Gørding og Holsted. På lørdage var der ca. 6 færre standsninger og på søndage



ca. 9 færre standsninger i Gørding og Holsted. Der kan ikke oplyses et præcist tal grundet, at der kun foretages registreringer ved uregelmæssigheder.”

Jeg har desuden bedt Banedanmark oplyse, hvad Banedanmark gør for at koordinere sporarbejder med DSB således, at det så vidt muligt kan undgås, at DSB kommer i mangel på lokomotivførere og derfor er nødsaget til at reducere togdriften på andre strækninger end den, der udføres sporarbejde på. Banedanmark har på den baggrund oplyst følgende:

”De jernbanevirksomheder, der har fået tildelt kanaler på Banedanmarks infrastruktur, varsles og holdes løbende orienteret om de sporarbejder og deraf afledte spærringer, der gennemføres på infrastrukturen. Dette gælder både for sporspærringer, som er nødvendige af hensyn til projekter, som Banedanmark selv udfører, projekter udført af tredjepart, samt for sporspærringer som følge af planlagt vedligehold. Varslingen og den løbende opdatering af spærringsoversigter sker via ”LA-brevet”, som udsendes fra Banedanmark til alle jernbanevirksomheder mindst én gang ugentligt.

Derudover har Banedanmark et helt særligt fokus på samarbejdet med DSB om den løbende tilrettelæggelse af sporarbejder. Repræsentanter fra planlægnings- og driftsafdelingerne i Banedanmarks Trafikdivision deltager således ugentligt i møder med DSBs tilsvarende plan- og driftsdivisioner. Møderne har det formål at koordinere den løbende tilretning af køreplanerne, så de får størst mulig værdi for DSB og løbende justeres bedst muligt i forhold til de aktuelle infrastrukturmæssige begrænsninger. I møderne deltager de relevante ledelseslag fra DSB og Banedanmark, så beslutninger kan træffes løbende, når det skønnes nødvendigt.

Sideløbende hermed udarbejdes køreplanerne i et tæt samarbejde mellem Banedanmarks Trafikdivision og DSBs planlægningsdivision. Banedanmark har ansvaret for at levere oversigten over de kanaler, som er tilgængelige, mens sporarbejdet udføres. DSB forestår selv undersøgelsen af, hvilke tog der skal køre i de tilgængelige kanaler, ligesom DSB selv er ansvarlig for egen planlægning af disponibelt materiel og personale. Udover dette samarbejde tager Banedanmark ikke særlige hensyn til de personalemæssige konsekvenser, som en sporspærring eventuelt måtte medføre for DSB. DSB forventes derfor at absorbere en sporspærrings konsekvenser i deres interne dimensionering og disponering af egne ressourcer.

Den konkrete ændring, som omtales i Ugeavisen Bramming den 17. september 2018, skyldtes, at entreprenørens leverance af dele til sikringsanlægget efter et større sporarbejde mellem Langå og Aalborg blev forsinket. Denne forsinkelse nødvendiggjorde i juni måned en replanlægning af hele køreplanen for efteråret 2018. Banedanmark vil gerne understrege, at den manglende koordinering med DSB ikke skyldtes manglende vilje fra Banedanmarks side, men at tiden i



den konkrete situation desværre ikke gav mulighed for at gennemføre ændringen på anden måde.”

Side 3/3

Jeg finder det positivt, at DSB og Banedanmark har et nært samarbejde om at tilrettelægge sporarbejder på den bedst mulige måde, og jeg forventer, at DSB og Banedanmark fremover også vil have fokus på at planlægge sporarbejder på en måde, der sigter på i videst mulige omfang at undgå, at DSB bliver nødsaget til at foretage togaflysninger som følge af mangel på lokomotivførere skabt af sporarbejder.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen