

POLITIKERSPØRGSMÅL

Spørgsmål nr.: 123-21

Dato: 15. august 2021

Stillet af: Anne Ehrenreich (V)

Besvarelse udsendt den: 8. november 2021

Tyfonering og usikrede overkørsler på lokalbanerne i Gribskov

Læsevejledning:

Politikerspørgsmålet består af 26 spørgsmål samt en indledning. Hver del besvares successivt for at gøre administrationens besvarelse mere læsevenlig.

Spørgsmålenes indledning stillet af Anne Ehrenreich (V):

Jeg har fået en række spørgsmål vedrørende lokaltog. Spørgsmålene kredser om de manglende sikre jernbaneoverskæringer, herefter nævnt usikrede overskæringer, på Gribskovbanen, og som konsekvens deraf ekstreme støjgener i nærområdet, udøvet i form af både mange, høje og ekstremt gennemtrængende hyletoner, herefter kaldt Tyfoner, fra tog 950R og 960R.

I følge det oplyste vedtog Folketinget i 2009, at alle usikrede overskæringer skulle nedlægges på grund af de mange dødsulykker der er indtruffet ved de farlige overskæringer. Bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler er beskrevet i BEK. nr. 115 af 31/01/2014.

I 2015 stiftede RH Movia med Lokaltog i koncession som jernbaneudbyder. Infrastrukturforvaltningen blev delt mellem RH og Lokaltog, da RH betaler for leje af togsæt og jernbanes infrastruktur.

Lokaltog har, for deres del af infrastrukturforvaltningen, ifølge jernbaneloven ene og alene ansvaret for sikkerhed på jernbanen og alle sikkerhedsforhold ved de usikrede overskæringer.

Fordi Lokaltog, i Gribskov, ikke har etableret nogen af de sikkerhedsforanstaltninger som er beskrevet i bek. nr. 115 af 31/01/2014, ved deres usikrede overskæringer, skal de i stedet for, som en alternativ sikkerheds foranstaltning anvende de meget voldsomme tyfoner ved alle deres usikrede overskæringer. Det betyder at Lokaltog hvert døgn, anvender over 2000 tyfoner i Gribskov og de til stødene nærområder. En helt ekstrem støj påvirkning, der anvendes i over 20 timer i døgnet, da Lokaltog også benytter dem ved rangering af toge tidligt om morgen og om natten.

Lokaltog A/S startede samme år selskabet blev stiftet (2015), et arbejde med at nedlægge de 30 farlige overskæringer i Gribskov. På denne strækning igennem Gribskov, findes der helt uden sammenligning med andre steder i Danmark, den største koncentration af farlige overskæringer, med ikke mindre end én for hver ca. 270 m. på en strækning af kun ca. 8 km. Og det er i et smukt rekreativt naturområde som det i 2019 blev en del af Nationalpark Kongernes Nordsjælland.

En undersøgelse og aktindsigt, har vist at Lokaltog stoppede arbejdet i efteråret 2017. I den efterfølgende periode stiger, både antallet og lydstyrken, af tyfonerne helt ekstremt, da mange Lokoførerne pludseligt begynder at tyfonerer på en måde der ikke er i overensstemmelse med hvad der tidligere har været benyttet på strækningen.

Ved aktindsigt i sagen fra de involverede parter i Projektet, Skov og Naturstyrelsen, Politiet, Hillerød Kommune og Trafikstyrelsen er der konstateret en lang række forhold der ønskes nærmere belyst af Region Hovedstaden:

Administrationens indledende besvarelse:

Tyfoneringen sker inden for rammerne af gældende lovgivning set i forhold til jernbanens aktuelle forhold og er nødvendig af sikkerhedsmæssige årsager. Movia oplyser at de usikrede overkørsler er lovlige, som de er i dag, og at der ikke er krav til Lokaltog som infrastrukturforvalter om, at disse usikrede overkørsler skal sikres.

Region Hovedstaden har sikret finansiering til nedlæggelse/sikring af overkørsler samt til generel fornyelse af baneinfrastrukturen ifm. budgetforhandlingerne for 2020 (reinvesteringsplan 2020-2026). Regionen følger løbende op på planen og orienterer regionsrådet med årlige statussager, hvor der gives en status på fremdriften af de planlagte og kommende investeringer i lokalbanerne frem til 2026.

Lokaltog har i samarbejde med COWI som ekstern rådgiver udarbejdet en analyse med henblik på at tilvejebringe en samlet plan, der kan danne grundlag for en prioritering af, hvorledes de af Region Hovedstaden bevilligede 26,6 mio. kr. i perioden 2020-2026 bedst muligt anvendes. Det er

således forventningen, at der foreligger en prioriteret plan i begyndelsen af næste år.

Omkring Folketingets beslutning fra 2009 kan Movia på vegne af Lokaltog oplyse, at denne kun vedrører statens jernbaner, dvs. de baner, hvor Banedanmark er infrastrukturforvalter. De af staten bevilligede midler til gennemførelse af dette arbejde er kun tildelt Banedanmark. Statens beslutning fra 2009 er, så vidt Lokaltog er bekendt med, ikke implementeret i aftaler mellem staten og Danske Regioner.

Spørgsmål nr. 1:

Ved en henvendelse fra en Grundejerforening til Lokaltog i foråret 2019, med henblik på at bede om en forklaring på hvorfor de sikre overskæringer, som Lokaltog startede på i 2015, endnu ikke er blevet etableret afviser Lokaltog fuldstændigt at deltage i møde med henblik på en afklaring i sagen. Hvorfor afviser Lokaltog trods, mange henvendelser (19 gange) kategorisk at deltage i et møde med henblik på en forklaring om de manglende overskæringer?

Svar:

Movia oplyser at Lokaltog gennem længere tid på mails og telefon har haft en uddybende dialog med grundejerforeningen.

Grundejerforeningen har med brev dateret 24. august 2021 fået en invitation til møde med Lokaltogs administrerende direktør. Invitationen er ikke besvaret.

Spørgsmål nr. 2:

I den rapport om "Privatbanernes tilstand" fra 14/11/2017, der er bestilt af Folketinget, har Lokaltog, oplyst at de ville nedlægge de 25 usikrede overskæringer på Gribskovbanen i 2018 og 2019, hvilket de ikke gjorde og ikke har gjort. Hvorfor er det ikke sket?

Svar:

Der henvises indledningsvist til rapportens bilag 3 "Kommissorium for en analyse af privatbanernes infrastruktur" for baggrunden for rapporten. Den omtalte rapport kortlægger de økonomiske forhold i forbindelse med behovet for vedligehold og fornyelse af privatbanernes infrastruktur for en 10-årig årrække. I den forbindelse fremgår det, at der er 25 usikrede overkørsler på Gribskovbanen, som bør nedlægges, og dette forhold indgår i de økonomiske beregninger i visse af scenarierne.

Spørgsmål nr. 3:

Har Lokaltog informeret Regionsrådet om forholdet?

Svar:

Trafikudvalget har fået *Analyse af privatbanernes infrastruktur* (Rambøll / Struensee & Co., 2017) forelagt på udvalgsmøde den 20. marts 2018 og 27.

juni 2019, ligesom der er blevet henvist til analysen i adskillelige politiske sager. Derudover henvises til svaret på spørgsmål nr. 2.

Spørgsmål nr. 4:

De oplysninger Lokaltog har givet til rapporten skulle danne grundlag for om Staten, udgiftsneutralt, kunne overtage privatbanernes infrastrukturforvaltning. Jeg antager, at RH vurderer, at Lokaltog har oplyst om de faktiske forhold for Gribskovbanen til Folketinget?

Svar:

Ja, Region Hovedstaden vurderer at Lokaltog har oplyst om de faktiske forhold der var gældende for lokalbanerne på daværende tidspunkt. Derudover henvises til svaret på spørgsmål nr. 2.

Spørgsmål nr. 5:

Er Folketinget blevet orienteret om forholdet?

Svar:

Analysen er fremsendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 4. december 2017 med følgebrev fra Transport-, Bygnings- og Boligministeren. Derudover henvises til svaret på spørgsmål nr. 2.

Spørgsmål nr. 6:

Ved en henvendelse til Lokaltog i foråret 2019, om en tidsplan for projektet i Gribskov, fortæller Lokaltog projektleder at de kun har en "en grov skitse". Ved en henvendelse i maj 2021 kunne Lokaltog stadig ikke fremlægge en tidsplan for projektet i Gribskov. Er der lavet en tidsplan for at nedlægge de 25 farlige overskæringer i Gribskov?

Svar:

Movia oplyser at Lokaltog i samarbejde med COWI, som ekstern rådgiver, har udarbejdet en analyse med henblik på at tilvejebringe en samlet plan, der kan danne grundlag for en prioritering af, hvorledes de af Region Hovedstaden bevilligede 26,6 mio. kr. i perioden 2020-2026 bedst muligt anvendes. Det er således forventningen, at der foreligger en prioriteret plan i begyndelsen af næste år.

Spørgsmål nr. 7:

Ved aktindsigt kan det konstateres at den del af strækning i Gribskov, der ligger syd for "Gribsø", og som Lokaltog ikke behandlede i projektet, stadig ikke er projekteret, til trods for at Movia i 2019 meddelte at der ikke ville komme dobbeltsporet på strækningen. Hvorfor er den del af strækningen hvor der findes 4 af de farligste overskæringer (dårlige oversigtsforhold) i Gribskov, stadig ikke behandlet af Lokaltog?

Svar:

Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet nogen politisk beslutning om at finansiere udvidelse af driften til tre tog i timen og de heraf følgende anlæg af bl.a. dobbeltspor på en mindre strækning i den sydlige del af Gribskov.

Mht. de usikrede overkørsler i den sydlige del af Gribskov syd for Gribsø oplyser Lokaltog, at de pt. er i dialog med Skov- og Naturstyrelsen om Lokaltogs rettigheder til som infrastrukturforvalter at kræve bevoksning fjernet, nedskåret, opstammet, studset, når hensynet til togdriften nødvendiggør dette. Denne dialog vedrører 5 af de usikrede overkørsler. Indgreb i beplantningen vil betyde, at der ved de usikrede overkørsler kan opretholdes tilstrækkelige oversigtsforhold, jf. gældende regler og vil betyde, at tyfonering i visse tilfælde kan undlades, dog under forbehold for dårlig sigtbarhed på grund af vejrlig eller deciderede faresituationer.

Den videre dialog afventer blandt andet en igangværende høring vedr. fældningsforbud på Skov- og Naturstyrelsens arealer i Gribskov på hjemmehørende træarter (bøg, eg, birk etc.), idet arealerne er udpeget til urørt skov.

Nedlæggelse, hhv. sikring, af usikrede overkørsler i Gribskov skal desuden koordineres med Naturstyrelsens planer for Naturnationalpark Gribskov, som bl.a. omfatter om indhegning af en del af skoven for udsætning af bl.a. elge m.m. Disse planer påvirker både behovet for stier og veje på tværs af banen gennem skoven, ligesom det vil påvirke trafikmængden i de enkelte usikrede overkørsler med hensyn til antal daglige passager.

Der er således en række forhold, der skal nærmere afklares, førend der kan træffes beslutning om de endelige løsninger for de usikrede overkørsler i Gribskov.

Spørgsmål nr. 8:

Lokaltog har tidligere udtalt at de i 2015 startede en 10-årsplan for at nedlægge deres usikrede overskæringer. Hvor findes den 10-årsplan, og er RH blevet præsenteret for den?

Svar:

Region Hovedstadens administration er ikke bekendt med den omtalte 10-årsplan.

Movia oplyser at Lokaltog ikke har vedtaget en 10-årsplan for nedlæggelse af usikrede overkørsler. Der kan således ikke fremsendes et dokument herfor.

Spørgsmål nr. 9:

Har Lokaltog udarbejdet og fremlagt en tidsplan og buget for RH, med henblik på at nedlægge alle deres usikre overskæringer i Nordsjælland, (f.eks. Gribskov, Nordsjælland)?

Svar:

Movia oplyser at Lokaltog forventer, at der foreligger en prioriteret plan i begyndelsen af næste år for, hvordan de bevilligede 26,6 mio. kr. fra Region Hovedstaden anvendes bedst muligt. Denne plan vil også omfatte hvilke usikrede overkørsler i Gribskov der prioriteres, herunder hvilke der skal nedlægges, sikres m.m. inden for den afsatte beløbsramme.

Spørgsmål nr. 10:

Ved en henvendelse til Lokaltog om aktindsigt i sagen, afviser Lokaltog at give aktindsigt med henvisning til "at det var et omfattende materiale, der vil kræve unødigt stort tidsforbrug.

For at lette Lokaltog's sagsbehandling, anmodes Lokaltog efterfølgende om en dokumentoversigt over de dokumenter der indgår i projektet. Lokaltog afviser dog at de har sådan et system til registrering af deres dokumenter i projektsager. På hvilken måde føre RH tilsyn med, at et selskab der driver virksomhed for Region Hovedstaden overholder de krav der normalt gælder for virksomheder om et kvalitetssikringssystem til dokumentregistrering? Det skal her tilføjes, at det kun er lykkedes at få aktindsigt ved henvendelse til de andre parter der var med i projektet, der har vist sig almindelig behjælpelig med at skaffe de ønskede oplysninger.

Svar:

Lokaltog er ikke omfattet af offentlighedslovens kapitel 3 om journalisering, postlister og aktiv information, dog er Lokaltog omfattet af andre dele af offentlighedsloven heriblandt retten til aktindsigt.

Vedr. anmodning om aktindsigt har Lokaltog foreslået grundejerforeningen at afstå fra aktindsigt i de dokumenter, der allerede er udleveret af andre myndigheder, og Lokaltog har på den baggrund primo september 2021 fremsendt de resterende dokumenter.

Spørgsmål nr. 11:

Ved aktindsigt kan det læses, at LT først ansøgte Trafikstyrelsen om at installere 7 sikre overskæringer i Gribskov i dec. 2019, over 2 år efter den første del af strækningen var færdigbehandlet. De 7 overskæringer blev godkendt af Trafikstyrelsen 7/02/2020. Hvorfor er de stadig ikke blevet etableret?

Svar:

Movia oplyser at selve anlægsfasen af projektet har afventet finansiering og at Lokaltog forventer, at der foreligger en prioriteret plan i begyndelsen af næste år for, hvordan de bevilligede 26,6 mio. kr. fra Region Hovedstaden anvendes bedst muligt. Denne plan vil også omfatte hvilke usikrede overkørsler i Gribskov der prioriteres, herunder hvilke der skal nedlægges, sikres m.m. inden for den afsatte beløbsramme.

Spørgsmål nr. 12:

Lokaltog forvalter selvstændigt store offentlige bevillinger. Hvorfor har Lokaltog, som andre firmaer i det offentlige, ikke en Whistleblower ordning?

Svar:

Jf. gældende lovgivning skal Lokaltog have en whistleblower-ordning for egne medarbejdere fra december 2021, hvilket selskabet etablerer.

Spørgsmål nr. 13:

Ifølge jernbanelovens §8 skal Lokaltog føre regnskab, på en sådan måde, at de penge der er bevilliget til særlige formål, kun bruges til det de er bevilliget til.

Hvorfor har Lokaltog, flere måneder efter der blev anmodet om aktindsigt for deres regnskab for de sikre overskæringer stadig ikke udleveret det?

Svar:

Til orientering kan det oplyses, at der ikke foreligger et endeligt godkendt projekt for nedlæggelse/sikring af usikrede overkørsler i Gribskov. Dette betyder, at der ikke kan fremlægges et budget eller regnskab herfor.

Spørgsmål nr. 14:

Hvad har RH gjort for at sikre at Lokaltog kan gennemføre projektet?

Svar:

Region Hovedstaden har sikret finansiering til nedlæggelse/sikring af overkørsler samt til generel fornyelse af baneinfrastrukturen ifm. budgetforhandlingerne for 2020 (reinvesteringsplan 2020-2026). Regionen følger løbende op på planen og orienterer regionsrådet med årlige statussager, hvor der gives en status på fremdriften af de planlagte og kommende investeringer i lokalbanerne frem til 2026.

Spørgsmål nr. 15:

Har RH bedt Lokaltog om en tidsplan og buget for projektet med henblik på at forhandle bloktilskuddet med staten?

Svar:

Lokaltog er ved at udarbejde en samlet masterplan for infrastrukturarbejder med afsæt i reinvesteringsplan 2020-2026. I reinvesteringsplanen vurderes det, at der er brug for 26,6 mio. kr. til nedlægning/sikring af usikrede overkørsler i årene 2023-2026. Danske Regioner forhandler økonomi med staten på vegne af regionerne i Danmark og har ved flere lejligheder rejst problemstillingen om behovet for flere midler til regionerne bl.a. med afsæt i analysen af privatbanernes infrastruktur (Rambøll / Struensee & Co., 2017)

Spørgsmål nr. 16:

Har Region Hovedstaden fremlagt projektet til Folketinget, men henblik på at reviderer det bloktilskud RH modtager for drift af Lokaltog?

Svar:

Nej.

Spørgsmål nr. 17:

Har RH stillet det økonomiske råderum til rådighed for Lokaltog, som varetager sikkerheden for jernbanen igennem Gribskov, med henblik på at sikre at Lokaltog kan gennemføre projektet med at nedlægge de 30 usikrede overskæringer i Gribskov?

Svar:

Region Hovedstaden har sikret finansiering til nedlæggelse/sikring af overkørsler samt til generel fornyelse af baneinfrastrukturen ifm. budgetforhandlingerne for 2020 (reinvesteringsplan 2020-2026). Regionen følger løbende op på planen og orienterer regionsrådet med årlige statussager, hvor der gives en status på fremdriften af de planlagte og kommende investeringer i lokalbanerne frem til 2026.

Spørgsmål nr. 18:

Hvilket krav stiller RH til et firma der driver virksom for det offentlige, om kvalitetssikring og professionel projektledelse af et så vigtig et projekt der omhandler både sikkerhed og miljø?

Svar:

Region Hovedstaden stiller ikke særskilte krav om kvalitetssikring og projektledelse over for Lokaltog, idet disse reguleres fra statslig side, mens Trafikselskabet Movia fastlægger kontrakt-vilkårene for Lokaltogs infrastrukturforvaltning.

Spørgsmål nr. 19:

Har RH stillet spørgsmål til Lokaltog om hvorfor de har oplyst forkerte data som skal belyse et forhold om sikkerhed, og som skal danne grundlag for politiske beslutninger og bevillinger til Region Hovedstaden?

Svar:

Region Hovedstaden bekendt har Lokaltog ikke oplyst forkerte data.

Spørgsmål nr. 20:

Hvordan fører RH tilsyn med at Lokaltog har de nødvendige kompetencer, eksempelvis til at gennemføre sådan et projekt, som krævet i jernbanelovens §9 stk. 4?

Svar:

Region Hovedstaden fører ikke tilsyn med Lokaltog. Det er Trafikstyrelsen, der er tilsynsmyndighed for baneområdet. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren varetager sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken i jernbaneoverkørslerne.

Spørgsmål nr. 21:

Har Lokaltog på noget tidspunkt oplyst RH at de ikke er i stand til at gennemføre projektet?

Svar:

Nej.

Spørgsmål nr. 22:

Har RH givet mulighed for at Lokaltog, ifølge jernbaneloven, kan overdrage deres ansvar som infrastrukturforvalter for sikkerhed, til Banedanmark?

Svar:

Banedanmark er infrastrukturforvalter for alle automatisk sikrede overkørsler i Danmark inklusiv dem på lokalbanerne. Herfra er undtaget de sikrede overkørsler på Lille Nord, som ejes og drives af Lokaltog.

Spørgsmål nr. 23:

Hvorfor giver Lokaltog i deres svar til Region Hovedstaden og Hillerød Kommune, om de manglende overskæringer i Gribskov, en forklaring der belyser en "kompleks proces", men som slet ikke er i overensstemmelse med de forhold der gør sig gældende i Gribskov, hvor der hverken er tale om borgerhøringer eller ekspropriationssager og hvor der har ligget et projekt klart siden 2017 men som de ikke har set sig i stand til at gennemfører?

Svar:

Movia oplyser at der er to forhold, der ligger til grund for, at der hidtil ikke er gennemført en større nedlæggelse og sikring af usikrede overkørsler i Gribskov; dels finansiering, dels kompleksiteten.

Lokaltog har fået finansieret nedlæggelse og sikring af usikrede overkørsler med Region Hovedstadens bevilling på 26,6 mio. kr. primo 2020 til perioden 2020-2026.

Omkring kompleksitet henvises til det under spørgsmål nr. 7 anførte.

Spørgsmål nr. 24:

Da Lokaltog efter "2 års pause", henvender sig til Skov og Naturstyrelsen i Nov. 2019 for at starte projektet op igen, anmoder Skov og Naturstyrelsen Lokaltog om at offentliggøre at de har startet arbejdet igen og vil fuldføre det. Det afviser Lokaltog. Hvorfor gør de det?

Svar:

Lokaltog afviser forslaget, idet projektplanen på daværende tidspunkt hverken var godkendt eller finansieret.

Spørgsmål nr. 25:

Ifølge den opdaterede "rapport om privatbanernes tilstand" fra 21/04/2021 er Lokaltog som den eneste af Privatbanerne, der har under middel for sikkerhed ved deres uovervågede overskæringer, og har lang de fleste tilbage i Danmark. Hvad vil RH helt præcist gøre for at rette op på det?

Svar:

Opmærksomheden henledes på, at det fremgår af rapporten, at det er tilstandsvurderingen af den samlede infrastruktur, der vurderes "under middel". Region Hovedstaden har afsat midler ifm. budgetforhandlingerne for 2020 til at nedlægge/sikre overkørslerne.

Spørgsmål nr. 26:

Region Hovedstaden arbejder generelt for folks sundhed og trivsel, som blandt andet også omhandler støj, der er direkte sundheds skadeligt. På hvilken måde vil RH trafikforvaltning sikre at det firma der driver virksomhed for Region Hovedstaden følger Folketingets plan om både at nedlægge alle usikrede overskæringer, og dermed også samtidig sikre at de unødvendig og skadelig støjforhold stoppes?

Svar:

Tyfonering sker inden for rammerne af gældende lovgivning set i forhold til jernbanens aktuelle forhold og er nødvendig af sikkerhedsmæssige årsager. Movia oplyser at de usikrede overkørsler er lovlige, som de er i dag, og at der ikke er krav til Lokaltog som infrastrukturforvalter om, at disse usikrede overkørsler skal sikres.

Region Hovedstaden har sikret finansiering til nedlæggelse/sikring af overkørsler samt til generel fornyelse af baneinfrastrukturen ifm. budgetforhandlingerne for 2020 (reinvesteringsplan 2020-2026).