



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 18. april 2006
J nr. 004-000430

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 325 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 325 :

"Idet der henvises til, at softwareproblemer med Sicas 5 anlæggene har været kendt i Danmark siden 2002, hvor Banedanmark tog det første anlæg i brug i Boris, at sporskifterne i Boris har været aflåst siden og at software problemerne således har været kendt, før anlægget til Grenåbanen blev købt og sat i drift, bedes ministeren oplyse

1. med hvilken begrundelse Banedanmark har indkøbt Sicas 5 anlæggene til Grenåbanen,
2. hvorfor de gamle relæsikringsanlæg ikke kunne genanvendes, idet de trafikale forhold er de samme,
3. hvem i Banedanmark der har ansvaret for at lade Sicas 5 anlæggene køre med softwarefejl,
4. om der foreligger en Banedanmark handlingsplan for Grenåbanen, og - i bekræftende fald - kan udvalget da få en kopi af denne samt
5. hvornår varslingsanlægget i Ryomgaard bliver indkoblet, idet her også er softwareproblemer".

Svar:

Ad 1) og 2)

I forbindelse med opgradering af hastigheden Århus – Ryomgaard fra 75 til 100 km/t, skulle der ske omfattende ændringer og opgradering i sikringsanlæggene samtidig med, at det var nødvendigt at forny fjernstyringen. Ændringerne i sikringsanlæggene omfattede bl.a. ændret tilslutning til blok, etablering af fremskudte signaler samt etablering af publikumsalarmer.



Med baggrund i uheldige driftsmæssige erfaringer med ombygning af eksisterende sikringsanlæg ved opgradering på Svendborg-banen, besluttede Banedanmark at etablere nye sikringsanlæg på Grenå-banen til erstatning for de eksisterende anlæg, hvor de fleste var fra sidst i 70'erne.

Med baggrund i et funktionsudbud faldt valget på etablering af sikringsanlæg type SICAS S5. Anlægstypen er kendt fra Odderbanen og Borris og er driftsmæssigt kendt som stabile.

Det aflåste sporskifte i Borris er et sporskifte ind til et sidespor og har intet at gøre med det senere konstaterede problem med sporskifter med to drev på Østbanetorvet og Thorsøvej. Det er aftalt med leverandøren, at forholdet med det aflåste sporskifte i Borris udbedres efter afslutning af arbejderne på Grenå-banen.

Ad 3):

I Banedanmark er det Net, Anlæg & fornyelse der i forbindelse med projekter har ansvaret for, at der ligger en sikkerhedsplan for projektet, og at der foreligger skriftlige aftaler med leverandører vedrørende ydelser med sikkerhedsmæssigt indhold.

Tilsvarende er det Net, Jernbane & areal, der har ansvaret for, at anvendte delsystemer i drift er sikkerhedsgodkendt, samt at der bliver foretaget udbedring eller korrigerende handlinger, hvis sikkerheden ikke kan overholdes. Der er således ikke tale om, at man "lader anlæg køre med sikkerhedsfejl". Tværtimod bliver der, når en fejl konstateres, sat aktiviteter i gang for at fjerne fejlen, og der korrigeres indtil fejlen er udbedret - f.eks. ved at aflåse et sporskifte.

Ad 4):

Med baggrund i skærpet overvågning fra Trafikstyrelsen, Sikkerhed har Banedanmark udarbejdet en handlingsplan. Der afrapporteres på handlingsplanen hver 3. uge til Trafikstyrelsen, Sikkerhed. Handlingsplanen er et dynamisk dokument, der justeres i takt med, at forholdene lukkes/afsluttes.

./.
Kopi af handlingsplan fremsendt i forbindelse med den seneste afrapportering til Trafikstyrelsen, Sikkerhed den 22. marts 2006 vedlægges.

Ad 5):

I forbindelse med afhjælpning af fejl og mangler i sikringsanlæggene, skulle der generelt ændres i sikringsanlæggenes software for at få ibrugtaget publikumsalarmer. Disse ændringer er foretaget i den nye software, der blev installeret primo marts.

I forbindelse med afprøvning forud for ibrugtagning viste det sig, at varighederne i forbindelse med publikumsalarmer i Ryomgaard ikke var



specificeret korrekt, så publikumsalarmer ville slukke, før toget var i selve overgangen.

Side 3/3

Banedanmark valgte at tage de øvrige publikumsalarmer i brug, selv om det ikke var muligt at ibrugtage publikumsalarmer i Ryomgaard. I denne vurdering indgik, at hastigheden i Ryomgaard er 60 km/t gældende for alle tog og dermed lavere end på de øvrige stationer.

Ibrugtagning af publikumsalarmer i Ryomgaard, vil kræve ændring i sikringsanlæggets software. Der foreligger endnu ikke termin for ibrugtagningen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen