



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 14. december 2016
J. nr. 2016-5635

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 11. november 2016 stillet forhen-
værende Transport- og Bygningsminister Hans Chr. Schmidt følgende spørgs-
mål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 120:

I forlængelse af TRU alm. del - spørgsmål 91, jf. TRU alm. del – bilag 44, bedes
ministeren beregne, hvad det vil koste at realisere de forslag til tiltag på
Svendborgbanen, der er fremsat af LPO-DSB.

Svar:

Jeg har bedt DSB og Banedanmark om at bidrage til at vurdere, hvad det vil
koste at realisere de forskellige forslag. DSB og Banedanmark oplyser følgende:

”Genindførsel af en overliggende togstamme i Svendborg

DSB vurderer, at hvis der mod forventning kan findes lejet materiel til en over-
liggende togstamme, vil udgifterne til de ekstra lokomotivførere på årsbasis
være ca. 3 mio. kr. ved betjening mandag til fredag i dagtimerne fra 5:00-
18:00. DSB kan ikke vurdere udgiften til leje af materiel. Hvis DSB tager mate-
riellet fra andre strækninger, vil dette resultere i afvigelser i forhold til Trafik-
kontrakten.

Ændring/ophævelse af det såkaldte bomlukningscirkulære

Banedanmark vurderer, at en eventuel ændring af cirkulæret vil være en admi-
nistrativ opgave, hvor Trafik- og Byggestyrelsen skal ændre det regelsæt, som
Banedanmark afvikler trafik ud fra. Omkostningerne hertil må forventes sær-
deles begrænsede.

Banedanmark bemærker, at cirkulæret er gældende i hele Danmark, så en
eventuel ændring vil have konsekvenser på alle strækninger, hvor der forefin-
des overkørselsanlæg. En ændring/ophævelse af cirkulæret vil formentlig have
en effekt på rettidigheden på Svendborgbanen, men det vil ligeledes forøge
forsinkelsen på vejene med de konsekvenser for private bilister, transport af
gods på vejene m.v., som dette uden tvivl vil medføre.

Det er Banedanmarks vurdering, at en eventuel gevinst på rettidigheden på
Svendborgbanen som følge af ændringer/ophævelse i bomlukningscirkulæret
ikke er proportional i forhold til de gener, som dette vil påføre afviklingen af
vejtrafikken.



Banedanmark kan derfor ikke anbefale en ændring/ophævelse af bomluknings-cirkulæret.

Primær kørsel med nyere Desiro-tog

DSB vurderer, at forslaget ikke medfører ekstra omkostninger, da DSB i køreplanen for 2017 har planlagt, at der på Svendborgbanen kun kører de nyeste Desiro-tog og ét enkelt IC3-tog.

Afgang 1 min. tidligere fra Odense mod Svendborg og 2 min. tidligere fra Odense mod Ringe

DSB vurderer, at forslaget ikke medfører ekstra omkostninger, men DSB fraråder forslaget, da det vil resultere i en sårbar og ikke-robust køreplan.

Afgang 1 min. før fra Svendborg med alle tog mod Odense

DSB anser det ikke som realiserbart at nedsætte vendetiden i Svendborg, fordi den målte minimumsvendetid for Desiro-tog er 5:43 min., og i 2017 påbegyndes indbygning til det nye sikkerhedssystem ERTMS i Desiro-togene i forbindelse med Signalprogrammet. Denne indbygning giver 1 min. mere vendetid, da lokomotivføreren på grund af det nye system skal lave flere indtastninger ved klargøringen af førerbordet, end det er tilfældet i dag. Derfor er forslaget om tidligere afgang fra Svendborg ikke er muligt at gennemføre. DSB har derfor ikke regnet på evt. omkostninger forbundet med forslaget.

Et togsæt som driftsreserve i Odense

Forslaget medfører ikke ekstra omkostninger, da DSB har besluttet, at der med køreplanen for 2017 allokeres ét IC3-tog til driftsreserve i Odense. Denne driftsreserve er dog også driftsreserve for resten af landsdelstrafikken, hvilket betyder, at der kan være tilfælde, hvor der er behov for en driftsreserve på Svendborgbanen i myldretiden, og driftsreserven i Odense ikke er tilgængelig.

Etablering af midlertidig træperron i Kværndrup spor 1

Banedanmark vurderer ikke, at etableringen af en midlertidig træperron ved spor 1 i Kværndrup vil være en holdbar løsning, da en sådan vil kræve løbende vedligehold. Derudover er det ikke umiddelbart muligt for Banedanmark at vurdere omkostningerne og den tid, det vil tage at etablere en midlertidig løsning, før der foreligger klarere retningslinjer for (eller beslutning om), hvor længe den midlertidige løsning skal fungere. Hvis der ønskes etableret en perron på stedet, vil Banedanmark anbefale, at der gennemføres en permanent løsning med etablering af en ny perron.

Banedanmark har foreløbigt estimeret udførelsesomkostningerne til en permanent løsning til ca. 5 mio. kr., og etableringen forventes at kunne gennemføres i løbet af ca. 2-3 uger. Både tid og økonomi vil dog afhænge af de eksisterende forhold, som først kendes endeligt ved udgravning mv. Det anførte er således Banedanmarks bedste estimat på nuværende tidspunkt.



Det bemærkes, at Banedanmark ikke har prioriteret at få etableret en perron ved spor 1 i Kværndrup i 2017. Til gengæld etableres et varslingsanlæg på stationen, der skal øge sikkerheden for trafikanter og passagerer, der benytter eller passerer stationen.

Flytning af togkontrolanlæg i sydenden af Årslev ind mod perron

Banedanmark vurderer, at for at opnå den ønskede effekt vil det være nødvendigt at foretage ændringer af sikringsanlægget og udlægge en regularitetsfremmende ATP-balise. Da en sådan ombygning medfører en ændring af sikringsplanen, vil der formentlig være behov for at få disse tiltag sikkerhedsgodkendt, hvorfor der må påregnes tid og ressourcer afsat til at opnå en sikkerhedsgodkendelse.

Banedanmark vurderer, at udførselsomkostningerne foreløbigt er estimeret til ca. 1 mio. kr., og aktiviteterne forventes at kunne udføres i løbet af ca. 9 måneder.

Indførelse af behovsstandsning i Højby og Kværndrup

Ændringen er en administrativ opgave, som Banedanmark ikke kan vurdere omkostningerne af.

I henhold til § 15 i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, skal spærretiden af overkørslerne være så kort, som det er praktisk muligt. Da behovsstandsning i sin tid blev indført, blev det derfor besluttet, at behovsstandsning kun skulle gælde for trinbrætter og overkørsler (som i Højby og Kværndrup), hvor der ikke var etableret sen tænding (dvs. en eventuel overkørsel efter trinbrættet skulle være sikret, før toget kom til perron). Denne regel blev indført for netop at sikre, at lokomotivførerens nedsatte årvågenhed for signaler, mens han skulle se efter ventende passagerer, ikke på nogen måde skulle kunne udgøre en risiko. På trinbrætter og overkørsler uden sen tænding (som i Højby og Kværndrup) lukkes overkørslen først ned for vejtrafik, når det standse tog er klar til afgang. Dermed sikres den korteste og mest forsvarlige lukketid.

Erfaringerne viser, at risiko for signalforbikørsler er et reelt problem på jernbanen, også selvom der er et togkontrolsystem på strækningen. Derfor er der grund til at have fokus på forhold, der kan fjerne lokomotivførerens opmærksomhed fra signalerne.

Tog vendes kun i Stenstrup ved signaluorden mellem Stenstrup og Svendborg

Ingen direkte omkostninger.

Tog, der er kørt fra en udgangsstation, kører helt til endestationen

Banedanmark bemærker, at hvis de foreslåede regler om altid at køre togene til ende på strækningen indføres, vil dette medføre en lavere rettidighed på Svendborgbanen. Hvis forsinkelsen er opstået tidligt på strækningen, kan det



således medføre store forsinkelser for andre tog at gennemføre dette til Svendborg.

Side 4/4

Udtynding af bytog først, herefter Ringe-tog

Banedanmark kan oplyse, at den foreslåede rækkefølge i udtynding af tog i forvejen anvendes i Banedanmarks disponeringsplan. Udtynding af tog i toggangen, når behovet opstår, udgør en basisopgave i Banedanmarks trafikstyring, og Banedanmark vurderer derfor ikke, at der vil være yderligere omkostninger ved dette.

Afsættelse af en trafikstyringsmedarbejder til rådighed for driftsafvikling af Svendborgbanen

Banedanmark kan oplyse, at der er afsat en trafikleder til driftsafvikling af Svendborgbanen. Den pågældende varetager som regel også betjening af en anden mindre delstrækning, men dette justeres løbende i henhold til trafikintensiteten og indgår i den vurdering, som Banedanmark som trafikal driftsansvarlig løbende foretager.

Banedanmark vurderer, at hvis der ønskes en medarbejder, som udelukkende betjener Svendborgbanen, vil dette kræve etablering af en ny betjeningsplads til en anslået værdi af kr. 250.000 kr. og en bemanning svarende til ca. 6,2 trafiklederårsværk, i alt ca. kr. 2,2 mio. kr. pr. år.

Dette tiltag vil efter Banedanmarks vurdering ikke have en effekt på rettidigheden på Svendborgbanen.

Det er DSB's vurdering, at hvis driftsdisponeringen på Svendborgbanen skal flyttes ud lokalt, vil det - udover store ulemper og ineffektivitet - betyde meromkostninger. Hvor store disse bliver, vil afhænge af, hvordan det bemandes.

Der afsættes ressourcer til klargøring af Desiro-tog i Odense

Hvis DSB skal have ekstra lokomotivfører-ressourcer dagligt i Odense til at udføre klargøringsarbejdet, vil det koste ca. 1 mio. kr. om året.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen