



## Notat

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

### Bidrag til besvarelse af TRU alm. del 91

DSB og Banedanmark er enig med Peter Kanstrup i, at Svendborgbanen er ét samlet transportsystem, hvor alle tiltag griber ind i hinanden, og hvor løsningerne som følge heraf skal ses i sammenhæng. DSB har dog svært ved at nå frem til de tidsmæssige fordele ved ændringer på Svendborgbanen, der fremføres i henvendelsen.

Derudover kan DSB oplyse, at Svendborgbanen i gennemsnit har cirka 2 mio. passagerer om året. I trafikkontrakten med Transport- og Bygningsministeriet er kontraktmålene for henholdsvis kunde- og operatørrettidigheden i 2016 på 81,8% og 93,8%.

DSB kan desuden oplyse, at Svendborgbanen i oktober havde en kunderettidighed på 91,6% og en operatørrettidighed på 98,1%. I 2016 år til dato ligger kunderettidigheden på 86,9%, mens operatørrettidigheden er på 94,1%. Det vil sige, at den realiserede rettidighed ligger over trafikkontraktens krav. Svendborgbanen er derfor en af de fjern- og regionaltoogsstrækninger i Danmark med den højeste rettidighed.

Nedenfor kommenteres de fremsatte forslag i henvendelsen i den rækkefølge, som de fremkommer i henvendelsen.

### Genindførelse af en overliggende togstamme i Svendborg

Ifølge DSB's beregninger vil der ved en 7 min. vending i Svendborg være mulighed for at opnå en fortjeneste på 2x5 min. i forhold til den nuværende køreplan ved at have en overliggende togstamme i Svendborg, idet det er en aftale med Vejdirektoratet, at bommen ved overkørslen ved Svendborg Station skal tillade 2 min. tid til, at bilerne kan passere.

DSB har i dag ikke materiel til en sådan overliggende stamme og vil derfor have behov for at nedformere driften andre steder i landet for at skaffe det nødvendige materiel. En overliggende togstamme kan derfor kun skaffes ved minimum at fjerne 1 IC3-tog eller 2 Desiro-tog fra øvrige strækninger i landet. Dette kan betyde afvigelser i forhold til Trafikkontraktens krav til antal siddepladser og vil få konsekvenser for de kunder, der benytter de andre strækninger.

DSB anser det ikke for realistisk at leje materiel, da dette materiel ikke umiddelbart er "hyldevarer" bl.a. fordi, at det skal være dieseltog. Desuden er det

## Direktions- sekretariatet

24. november 2016

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53  
[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

sandsynligt, at lejet materiel vil have andre køreegenskaber og være uden mulighed for sammenkobling med de nuværende togsæt. Hvis der mod forventning kan findes lejet materiel til en overliggende 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.

#### **Ændring/ophævelse af det såkaldte bomlukningscirkulære**

Banedanmark antager, at der med bomlukningscirkulæret menes TC 16/2016 vedrørende automatisk sikrede overkørsler og betjening for standsende tog (herefter cirkulæret). I henhold til dette cirkulære må der på stationer med automatisk sikrede overkørsler ikke anvendes gennemkørsel for standsende tog, med mindre der i forvejen er eller kan indkøbes sen tænding på overkørslerne (dvs. en eventuel overkørsel efter trinbrættet skal være sikret, før toget kommer til perron).

Cirkulæret henviser til § 15 i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, i henhold til hvilken spærretiden skal være så kort, som det er praktisk muligt.

Banedanmark bemærker, at hvis bommene konsekvent går ned for standsende tog på Svendborgbanen, vil det efter Banedanmarks opfattelse i nogle situationer medføre en hurtigere afvikling af togtrafikken, men det vil til gengæld i høj grad forsinke vejtrafikken. Hvis cirkulæret blev ændret/ophævet, ville Banedanmark derfor forvente væsentligt flere klager fra bilister og virksomheder, som benytter de pågældende overkørsler.

#### **Primær kørsel med nyere Desiro-tog**

DSB har i køreplanen for 2017 planlagt, at der på Svendborgbanen kun kører de nyeste Desiro-tog og ét enkelt IC3-tog. Fortjenesten ved dette er ifølge DSB's beregninger 1:18 min. ved standsninger på alle stationer. Denne tidsgevinst er ikke medregnet i køreplanen for 2017, men den bidrager til en lidt større robusthed i forhold til småforsinkelser i driften.

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

DSB har vurderet forslagene og fraråder begge de foreslåede løsninger, da de vil resultere i en sårbar og uholdbar køreplan. Hvis tog fra Ringe og Svendborg ankommer med bare en mindre forsinkelse til Odense, vil de foreslåede løsninger give problemer, når indkørende og udkørende tog skal krydse hinanden i Odense.

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

DSB kan ikke se, at en vendetid på 6 min. i Svendborg er realistisk. Den målte minimumsvendetid for Desiro-tog er 5:43 min. Lokomotivføreren skal, når toget vendes i Svendborg, lukke det førerhus, som er anvendt til kørslen til Svendborg, åbne førerhuset i den anden ende af toget til kørslen mod Odense og gøre

førerbordet klar til afgang. 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 klargørelsen af førerbordet end det er tilfældet i dag. På den baggrund anser DSB det ikke som realiserbart at nedsætte vendetiden i Svendborg, hvorfor forslaget om tidligere afgang fra Svendborg ikke er muligt at gennemføre.

#### **Et togsæt som driftsreserve i Odense**

DSB har i dag to driftsreserver stående i Odense hele dagen, men disse reserver har været IC4-tog i 2016, og indsættelse i drift har desværre haft en negativ påvirkning på rettidigheden på Svendborgbanen. Derfor har DSB besluttet, at der med køreplanen for 2017, som træder i kraft den 11. december 2016, allokeres ét IC3-tog til driftsreserve i Odense. Denne driftsreserve er dog også driftsreserve for resten af landsdelstrafikken, da DSB som bekendt er presset på materiel. Det betyder, at der kan være tilfælde, hvor der er behov for en driftsreserve på Svendborgbanen i myldretiden, men at driftsreserven i Odense ikke er tilgængelig.

#### **Etablering af midlertidig træperron i Kværndrup spor 1**

Banedanmark vurderer ikke, at etableringen af en midlertidig perron ved spor 1 i Kværndrup er en holdbar løsning, da en sådan vil kræve løbende vedligehold. Derudover er det ikke muligt for Banedanmark umiddelbart 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. Det afhænger ligeledes af hvilke TSI-krav, der skal være opfyldt i forhold til perronen.

Banedanmark har ikke prioriteret at få etableret en perron ved spor 1 i Kværndrup i 2017. Hvis der ønskes etableret en perron på stedet, vil Banedanmark anbefale, at der gennemføres en permanent løsning med etablering af en ny perron. Perronfornyelse på Kværndrup Station indebærer, at anlægget bringes op på niveau for gældende tekniske interoperabilitetsbestemmelser, herunder TSI INF og TSI PRM. Perronen skal ombygges fra en højde på 26 cm til en højde på 55 cm. Der opføres en 100 m sideperron.

Banedanmark har foreløbigt estimeret udførelsesomkostningerne 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.

#### **Flytning af togkontrolanlæg i sydenden af Årslev ind mod perron**

Banedanmark bemærker, at forslagets henvisning til togkontrolanlæg i Årslev er noget uspecifik, og Banedanmark har derfor foretaget en vurdering af, hvad der er muligt at foretage af sikringstekniske ændringer på stedet for at opnå den ønskede effekt.

Banedanmark vil foreslå, at der foretages ændringer af sikringsanlægget, så der bliver variabel dækning fra sporskifte 103 af indkørsler fra Odense til spor 2, ligesom der allerede i dag er for indkørsel fra Svendborg til spor 1. Rent praktisk anslås omfanget af ændringerne til at være 20-30 nye ledninger i sikringsanlægget. Derudover skal der udlægges en regularitetsfremmende ATP-balise ved normalt standsningssted, så toget straks opdateres til fuld strækningshastighed. Da en sådan ombygning medfører en ændring af sikringsplanen, vil der formentlig være behov for at få dette samt udlægningen af ATP-balisen sikkerhedsgodkendt, hvorfor der må påregnes tid og ressourcer afsat til at opnå en sikkerhedsgodkendelse.

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

#### **Indførelse af behovsstandsning i Højby og Kværndrup**

Banedanmark bemærker, at der på både Højby og Kværndrup stationer findes overkørsler i forbindelse med stationen. De nuværende regler om behovsstandsning administreres således, at behovsstandsning ikke må anvendes på stationer med overkørsler, da det kan aflede lokomotivførerens opmærksomhed.

#### **Tog vendes kun i Stenstrup ved signaluorden mellem Stenstrup og Svendborg**

Banedanmark bemærker, at signaluorden mellem Stenstrup og Svendborg medfører kørsel med 40 km/t på strækningen. Den nedsatte hastighed betyder, at toget kommer ca. 10 min. for sent frem til enten Svendborg eller Stenstrup. I Svendborg vendes togene i dag på 7 min., så selv i tilfælde af, at der er en reservestamme til rådighed i Svendborg, vil denne ikke kunne indhente hele forsinkelsen på den enkeltsporede strækning Stenstrup - Svendborg.

Banedanmark vurderer, at hvis ændringen bliver implementeret, vil forsinkelser på strækningen blive forøget og brede sig til den øvrige del af Svendborgbanen, indtil der er fremskaffet busser til at køre mellem Stenstrup og Svendborg.

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

Banedanmark vurderer, at i tilfælde af forsinkelser på strækningen på mere end 7 min. kan forsinkelsen ikke indhentes ved brug af en eventuel reservestamme i Svendborg, idet reservestammen ikke kan afgang fra Svendborg, før det forsinkede tog er ankommet til Svendborg. Ved forsinkelser på mere end 7 min. i retning af Svendborg vil der blive behov for krydsning i Kværndrup. Det betyder, at der efterfølgende skal krydses i Stenstrup, hvorefter toget vil være ca. 30 min. forsinket. På en strækning med halvtimesdrift betyder dette, at næste rettidige togs kanal er optaget af det forsinkede tog, hvorfor det rettidige tog ikke kan komme frem.

Banedanmark bemærker, at denne situation, med en forsinkelse på mere end 7 min., således vil kræve mindst to aflysninger af tog på strækningen Odense – Svendborg for at kunne genoprette trafikken. Banedanmark vurderer endvidere, at der, afhængigt af forsinkelsesbilledet, vil kunne blive behov for indførelse af timedrift i kortere eller længere tid for at genoprette trafikken.

#### **Udtynding bytog først, herefter Ringe-tog**

Banedanmark bemærker, at den foreslåede rækkefølge i udtynding af tog i forvejen anvendes og fremgår af Banedanmarks disponeringsplan.

#### **Afsættelse af en trafikstyringsmedarbejder til rådighed for driftsafvikling af Svendborgbanen**

Banedanmark kan oplyse, at Svendborg-banen i dag altid er bemanded med en medarbejder i de perioder, hvor der kører tog, men som dog i de trafiktynde perioder også udfører trafikstyringsarbejde på andre strækninger.

Endvidere er det Banedanmarks opfattelse, at manuel styring af trafikken ikke nødvendigvis er bedre og mere hensigtsmæssig end automatisk styring. Automatisk styring har den fordel, at den sikrer den hurtigste og teknisk set bedst mulige afvikling af trafikken, når betingelserne er til stede. Automatisk styring er udgangspunktet i de mere trafiktynde perioder, eksempelvis uden for myldretid, hvor automatisk styring tager udgangspunkt i et helhedsbillede og derfor kan sørge for optimal trafikafvikling over et større geografisk område. Manuel styring er at foretrække i de situationer, når man aktivt ønsker at foretage en anden prioritering af trafikken i henhold til en disponeringsplan, eksempelvis når myldretidstog prioriteres frem for andre tog. Der foretager man manuelt nogle valg, som måske ikke er de mest optimale i forhold til trafikafviklingen som helhed, og som den automatiske styring derfor ikke kan foretage.

Endelig er det ikke Banedanmarks opfattelse, at eventuelle forsinkelser skyldes manglende overvågning, men primært udefrakommende begivenheder, samt prioriteringer i trafikken, hvor eksempelvis myldretidstog til og fra Odense prioriteres højere end andre tog.

DSB er ikke sikker på, hvad der menes med dette forslag. Hvis forslaget handler om et lokalt driftscenter i Odense eller Svendborg, er det DSB's vurdering, at dette er en ineffektiv og dyr løsning, da det er det samme personale, der styrer driften på Svendborgbanen, som styrer driften på de øvrige strækninger i landet. Det er derfor ikke effektivt at have et større antal små lokale driftscentre. I Driftscenter Danmark, der ligger på Københavns Hovedbanegård, koordinerer og disponerer DSB trafikken sammen med infrastrukturforvalteren Banedanmark.

#### **Der afsættes ressourcer til klargøring af Desiro-tog i Odense**

DSB planlægger detaljeret, hvor og hvornår et tog skal klargøres og tankes, så toget er klar til dagens drift. På Svendborgbanen er det lokomotivførerne, der



klargør og tanker togene ved klagøringsfaciliteterne i Odense, hvilket DSB har vurderet er den mest effektive og hensigtsmæssige løsning.

Hvis DSB skal have en ekstra lokomotivfører dagligt i Odense til at udføre klagøringsarbejdet, vil det koste ca. 1 mio. kr. om året.

DSB har desuden fra september i år haft to håndværkere i Odense mandag til fredag fra kl. 04:00 til kl. 08:15. Her hjælper de til, hvis der opstår uventede fejl, når togene starter op. DSB evaluerer resultaterne af tiltaget ved årsskiftet.