



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

13. april 2022  
2022-2026

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. marts 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

#### **Spørgsmål nr. 342:**

Vil ministeren kommentere artiklen "Banedanmark registrerede 248 fejl på togoverskæringer i 2021" fra Fyens Stiftstidende den 15. marts 2022 og herunder oplyse, hvornår der forventeligt er genoprettet en acceptabel teknisk standard på Svendborgbanen?

#### **Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

"Banedanmark kan indledningsvist oplyse, at det er korrekt, at der er registreret 248 fejl i overkørsler relateret til det gamle sikringsanlæg på Svendborgbanen i perioden 1. februar 2021 til 7. februar 2022. Der er i alt 30 overkørsler på Svendborgbanen, og der har således i gennemsnit været otte fejl pr. overkørsel i perioden. De registrerede fejl varierer i karakter og trafikale påvirkning.

Sammenlignes Svendborgbanen med andre enkeltsporede baner i landet, som ligeledes er udstyret med de gamle sikringsanlæg, og tages der højde for mængden af trafik, så er der ikke tale om et unormalt højt niveau. Når sikringsanlægget fejler i det omfang, skyldes det, at der er tale om et system, der er ud over sin levetid. Det nye signalsystem forventes udrullet i 2. halvår 2025.

Problemstillingen er derfor ikke isoleret til Svendborgbanen, men berører alle Banedanmarks strækninger med gamle sikringsanlæg. Kombinationen af en enkeltsporet strækning og intensiv trafik på Svendborgbanen betyder dog, at den trafikale påvirkning ofte er forholdsvis stor på Svendborgbanen, når der opstår en sikringsfejl.

Kundepunktigheden på Svendborgbanen lå i perioden 1. januar til 31. marts 2022 på 87 pct., hvilket er under målet for hele året på



90,6 pct. Banedanmarks andel af irregulariteten udgør 4,9 pct., hvilket er inden for det fastsatte mål for Banedanmarks andel i perioden. Den resterende del vedrører forhold hos Arriva samt eksterne forhold, der i begge tilfælde bidrager til en højere grad af irregularitet end målsat. Arriva bidrager i perioden med knap halvdelen af (6,3 pct.) af irregulariteten på strækningen.

Banedanmark har på tværs af hele landet stort fokus på at begrænse antallet af fejl i de gamle sikringsanlæg frem mod udskiftning til nyt signalsystem. Det indebærer fx tre årlige eftersyn af samtlige overkørselsanlæg. Herudover overvåger Banedanmark fejludviklingen nøje med henblik på, at der kan prioriteres og iværksættes særlige tiltag såsom større udskiftninger af komponenter på fx overkørselsanlæg med mange fejl.

Banedanmark har som en del af dette den 2. februar 2022 udskiftet et af de centrale relæer på overkørslen i Årslev. Efterfølgende er der ikke registreret fejl på denne overkørsel. Alle overkørslerne på Svendborgbanen overvåges sådan, at Banedanmark løbende kan iværksætte særlige indsatser, hvor der observeres et unormalt højt fejlniveau.

Derudover har Banedanmark iværksat følgende tiltag på Svendborgbanen:

- Overkørsel 9 Fruens Bøge-Højby: Overkørslen påvirkes af at ligge tæt på stationen. En del af sikkerhedsarkitekturen er, at toget ikke skal holde for længe på perronen i forhold til de fastlagte togveje på trinbrætter, så her er trafikal adfærd i togafviklingen en betydende faktor for mængden af fejlrapporter. Der er blevet udskiftet 3 blinkrelæer.
- Overkørsel 32 i Årslev: Der blev udskiftet et relæ i overkørslen. Siden udskiftningen har der ikke været fejl ved overkørslen.
- Overkørsel 39 Årslev-Ringe: Banedanmark har iværksat en grundig gennemgang af overkørsel 39. Derudover er der indsat en anden type pære i vejsignalerne.
- Overkørsel 51a Ringe: Der er udskiftet et relæ i overkørslen.
- Overkørsel 83 Stenstrup: Der er udskiftet batterier i overkørsel 83.
- Overkørsel 108 Stenstrup-Svendborg: Der er indsat en anden type pære i vejsignalerne. Derudover er der skiftet et bommedrev.



Banedanmark har igangsat projektering og validering af reserve-tråd for vejsignaler i andre overkørselsanlæg med mange fejl.

I den forbindelse skal det præciseres, at sikkerheden i systemet er opbygget på en måde, der gør, at der udløses en fast sikkerhedsprocedure, hvis der opstår en sikringsfejl i en overkørsel. Denne procedure omfatter både Banedanmark og jernbanevirksomhederne.

Sikkerhedsproceduren indebærer, at jernbanens sikringsanlæg helt automatisk sørger for at advare lokomotivføreren. Lokomotivføreren skal derefter standse før overkørslen, forsøge at sænke bommen manuelt og aktivere hornet. Derefter kan lokomotivføreren langsomt køre hen over overkørslen. Ved overholdelse af denne procedure opstår der ikke sikkerhedsmæssige hændelser ved fejl på overkørselsanlæggene.

Banedanmark kan dog oplyse, at der i marts 2022 har været en sag, hvor bommen i en overkørsel i Svendborg ikke sænkede sig, og hvor lokomotivføreren ikke handlede i overensstemmelse med den fastlagte sikkerhedsprocedure. Banedanmark har på baggrund heraf oprettet en sag i Banedanmarks hændeshåndteringssystem og har desuden taget kontakt til togoperatøren for at sikre, at sikkerhedsproceduren altid følges.”

Jeg kan i øvrigt oplyse, at jeg ser på problemerne med Svendborgbanen med stor alvor og følger udviklingen meget tæt. Jeg har i den forbindelse bedt om, at den særlige task force, der er nedsat for Svendborgbanen, indkaldes.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen