



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 11. juni 2018  
J. nr. 2018-2914

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 22. maj 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL)

**Spørgsmål nr. 609:**

Vil ministeren redegøre for, - hvorfor det har taget (foreløbig) 10 dage at reparere den afbrudte kørestrøm mellem Lunderskov og Esbjerg, - hvor lang tid det normalt tager at genetablere en nedfalden køreledning eller afbrudt kørestrøm, - om det er Banedanmarks egne folk, der står for arbejdet med at genetablere kørestrømmen mellem Lunderskov og Esbjerg, eller om arbejdet er udliciteret, og i så fald til hvem, - om der fortsat opretholdes et 24-7-vagtberedskab i Banedanmark, som rykker ud ved akutte problemer med jernbaneinfrastrukturen, - om ministeren anser den afbrudte kørestrøm mellem Lunderskov og Esbjerg for et akut og større problem, som kræver en ekstraordinær indsats fra Banedanmarks side, - om det langtrukne forløb med den afbrudte kørestrøm giver anledning til at se Banedanmarks vagtberedskab og kompetencer efter i sømmene, - hvorfor også de dieseldrevne IC3-tog, der sammen med de elektrisk drevne IR4-tog betjener linjen København-Esbjerg, stopper i Kolding under den mindst 10 dage lange kørestrømafbrydelse, mens det dieseldrevne regionaltog Århus-Esbjerg gennemføres, hvorfor passagerne oplever at måtte skifte på Kolding Station fra ét dieseldrevent IC3-tog til et andet dieseldrevent IC3-regionaltog, der dog alligevel kun gør holdt på de samme stationer, som IC-toget København-Esbjerg (Lunderskov, Vejen, Bramming, Esbjerg). (sidst beskrevne forhold er en selvoplevet hændelse fredag den 18. maj 2018, idet spørgeren tog IC-toget fra København kl. 13.30).

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der i det følgende har svaret på de enkelte delspørgsmål i den rækkefølge, de er stillet i TRU-spm. 609.

Banedanmark oplyser:

"1) Banedanmark registrerede d. 23. april 2018, at en køreledning var faldet ned på strækningen Esbjerg-Lunderskov. Dette blev efterfølgende fejlrettet, og trafikken blev genoptaget.



Banedanmark indstillede igen trafikken på strækningen Esbjerg-Lunderskov den 9. maj 2018 efter fundet af en fejl på kørestrømsanlægget på Ny bane København-Ringsted. Fejlen omhandler det tovhjul, som køreledningen er hængt op i, og som har forårsaget nedfald af køreledning. Trafikken på strækningen Esbjerg-Lunderskov blev indstillet, da samme fejl blev fundet på denne strækningens kørestrømsanlæg. Trafikken blev genoptaget med dieseltog d. 11. maj 2018, efter Banedanmark havde sikret kørestrømsanlægget.

Undersøgelse af fejlene, der forårsagede afbrydelsen af kørestrømmen mellem Esbjerg og Lunderskov, pågår fortsat, og der er derfor ikke iværksat noget reparationsarbejde. For at sikre, at fejlene ikke gentager sig, har identifikation af fejlene samt årsager og konsekvenser været genstand for en analyse udført af Aarsleff-Siemens, Banedanmarks leverandør af kørestrømsanlægget. Banedanmark er på nuværende tidspunkt i dialog med Aarsleff-Siemens omkring dette samt fejlenes omfang og løsning. Det forventes, at der findes en løsning samt tidsplan for udførelse af denne i løbet af uge 24, 2018.

2) I tilfælde af nedfaldne køreledninger genoptages trafikken normalt mellem 6 timer og 3 døgn efter hændelsen er indtruffet.

3) Vedligehold og fejlretning af kørestrømsanlægget foretages normalt af Banedanmark selv. Denne sag anses dog som en garantisag, og i henhold til Banedanmarks kontrakt med totalentreprenøren Aarsleff-Siemens om elektrificering af bl.a. strækningen Esbjerg-Lunderskov er det Aarsleff-Siemens, der står for udbedring af fejlen på strækningen Esbjerg-Lunderskov.

4) Banedanmark har fortsat vagtberedskab på kørestrømsanlægget 24 timer i døgnet året rundt med vagthold lokaliseret i Middelfart, Rødekro, Ringsted og København.

5) Jævnfør svaret på delspørgsmål 1 har Banedanmark særligt fokus på at sikre, at fejlen ikke gentager sig. Banedanmark har derfor anmodet Aarsleff-Siemens om at identificere fejlen samt udarbejde en årsags- og konsekvensanalyse. Det er Banedanmarks vurdering, at fejlen er af akut og væsentlig karakter.

6) Nej. Banedanmark anser sagen som en garantisag med totalentreprenøren og derfor ikke som en del af Banedanmarks almindelige vedligehold og fejlretning. Derfor giver denne sag ikke anledning til at se på det eksisterende vagtberedskab.

7) Banedanmark har indhentet svar på dette delspørgsmål fra DSB, der varetager det rullende materiel. DSB har oplyst følgende:

DSB's køre-, materiel- og personaleplan er tilrettelagt således, at IC-toget fra København til Esbjerg som udgangspunkt betjenes med IR4-materiel, som er elektriske togsæt.



IC-toget fra København består almindeligvis af et eller flere IC3-togsæt og et IR4-togsæt, som er sammenkoblet. I Odense skilles togsættene, og IR4-togsættet fortsætter mod Esbjerg, mens IC3-togsættene almindeligvis kører henholdsvis mod Aarhus/Aalborg, Struer eller Flensborg.

Regionaltogene mellem Aarhus og Esbjerg over Kolding betjenes almindeligvis med IC4-materiel, som er dieseldrevent.

DSB har ikke diesel-materiel til rådighed til at kunne gennemføre alle afgangene fra København til Esbjerg. DSB har forsøgt at opretholde flest mulige IC-afgange til Esbjerg ved at omrokere på planlagte afgangene. Derved kører DSB på nuværende tidspunkt tre afgangene om morgenen fra Esbjerg til København og fire afgangene om eftermiddagen/aftenen fra København til Esbjerg. DSB's fokus har været på at genetablere de afgangene, hvor der er flest kunder.

I den pågældende situation, som spørgeren henviser til, var der tale om en IC-afgang fra København, hvor toget bestod af to IC3-togsæt og ét IC4-togsæt. På daværende tidspunkt kørte DSB med en midlertidig nødkøreplan, som efterfølgende er blevet justeret og forbedret. Fredag d. 18. maj 2018 kørte IC-toget fra København kl. 13.30 til Kolding. IC3-togsættet, som spørgeren sad i, var planlagt til at køre en anden strækning, hvorfor det ikke kunne køre videre mod Esbjerg. Spørgeren måtte derfor forlade toget og tage regionaltoget fra Aarhus videre mod Esbjerg. På denne afgang blev regionaltoget undtagelsesvist betjent med et IC3-togsæt i stedet for et IC4-togsæt.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen