



Notat

10.10.05

Redegørelse om hastighedsnedsættelserne mellem København og Århus

Nærværende notat beskriver processen forud for de aktuelle hastighedsnedsættelser på strækningen mellem København (Kh) og Århus (Ar), og herunder dialogen mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed. Endvidere vurderes muligheden for at hæve hastigheden på strækningen.

Baggrund

Som en konsekvens af hændelserne den 19. august 2005, hvor Banedanmark var nødsaget til at nedsætte hastigheden mellem Kh og Ar¹ udstedte Trafikstyrelsen den 31. august 2005 i forståelse med Banedanmark påbud om ændringen af frekvensen af målevognskørslerne på strækningen. Konkret blev det aftalt, at der foreløbigt skal laves én månedlig målevognskørsel med henblik på at sikre et opdateret og tilstrækkeligt overblik over sporenes beskaffenhed og fejlens udvikling.

Målevognskørsel den 8. og 9. oktober

I henhold til den i forbindelse med påbuddet aftalte procedure havde Banedanmark planlagt en målevognskørsel i weekenden den 8. og 9. oktober på strækningen Kh – Ar. Efter aftale med DSB var det besluttet, at hastigheden på strækningen skulle reduceres fra 160 km/t til 120 km/t mens målevognskørslen blev gennemført. Af den årsag var der lavet en revideret køreplan for weekenden.

Med henblik på at forberede passagererne på den ændrede køreplan udsendte Banedanmark den 06.10 en pressemeddelelse om hastighedsnedsættelserne. Pressemeddelelsen var afstemt med DSB.

Banedanmark var løbende i dialog med Trafikstyrelsen om weekendens målevognskørsler. I mail af 6. oktober[ref 1] anmoder Trafikstyrelsen om den sikkerhedsmæssige vurdering af hastighedsnedsættelsen fra 160 til 120 km/t, og oplysning fra Banedanmark om, hvorvidt klasse 4 fejl fra sidste måling er håndteret i henhold til BN 1-38-2's krav. Den 7. oktober[ref 2] bekræfter Banedanmark, at alle klasse 4 fejl er håndteret i henhold til BN 1-38-2's krav.

Banedanmark fremsendte herefter fredag den 07. oktober to sikkerhedscirkulærer til Trafikstyrelsen:

- [ref 3]Sikkerhedscirkulære 51/2005², som skulle sikre, at hastigheden på strækningen blev nedsat til 120 km/t i tidsrummet den 08.10 kl. 12.00 til den 09.10 til kl. 12.00.

¹ Banedanmark: "Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005", dateret 31. august 2005.

² "Sikkerhedscirkulære 51/2005" af 07.10.2005.

- [ref 4] Sikkerhedscirkulære 52/2005, som skulle sikre, at hastigheden igen blev sat til 160 km/t fra den 09.10 kl. 12.00.

I løbet af den 09.10 afviste Trafikstyrelsen at godkende sidstnævnte cirkulære, som kunne bringe strækningshastigheden op på 160 km/t igen blandt andet begrundet i det igangværende tilsyn omkring Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen København-Århus den 19.08.05.

Trafikstyrelsen ønskede som betingelse for at godkende at hastigheden blev sat op, at Banedanmark ved målekørslernes afslutning skulle orientere om fejl og håndteringen af disse, samt foretage en sikkerhedsvurdering herunder af udviklingen i fejl i intervallet 40-120 km/t. På baggrund heraf skulle Banedanmark indstille til Trafikstyrelsen, hvilken hastighed, der skal gælde frem til næste målekørsel.

Resultater af målevognskørsel

Målevognskørslerne lørdag den 8.10 afslørede 47 fejl i sporet, som havde overskredet maksimalfejl niveauet for det normale hastighedsprofil på det pågældende strækningsafsnit. Heraf var de 11 af en størrelse som krævede hastighedsnedsættelser til 80 km/t³.

Samtidig med, at resultaterne fra målevognskørslen blev analyseret iværksatte Banedanmark udbedringer af de identificerede fejl. Søndag morgen kl. 06.00 var således 45 af de i alt 47 maksimalfejl udbedret.

De to fejl der ikke blev udbedret afventer svejsereparationsarbejder, og stederne er derfor pålagt hastighedsnedsættelser i overensstemmelse med gældende norm.

Samtidigt blev der iværksat, i overensstemmelse med normal procedure, en overvågning af de 47 (45) maksimalfejl. Overvågningen er tilrettelagt i henhold til den viden der erfaringsmæssigt er omkring de forskellige fejltyper.

Da det stod klart, at alle fejl var udbedret og resten håndteret som normen foreskriver, genfremsendte Banedanmark den 9.10.05 kl. 14.25 [ref 6] ”Sikkerhedscirkulære 52/2005” til godkendelse i Trafikstyrelsen⁴ vedlagt notat med beskrivelse af styring af sporkvalitet ten Kh-Ar efter målevognskørslen af 08.10.05

På baggrund af Banedanmarks notat, fremsendte [ref 7] Trafikstyrelsen kl. 16.37 den 09.10 13 spørgsmål til besvarelse i Banedanmark⁵ med henblik på yderligere belysning af sagen. Banedanmark besvarede [ref 8] 8 af spørgsmålene samme dag⁶ kl.

³ ”Beskrivelse af styring af sporkvaliteten Kh – Ar efter målevognskørsel den 09.10.05” fremsendt til Trafikstyrelsen som bilag til sikkerhedscirkulære 2/2005.

⁴ ”Sikkerhedscirkulære 52/2005” fremsendt til Trafikstyrelse kl. 14.25 den 09.10.

⁵ Brev fra Trafikstyrelsen ”Anmodning om oplysning med henblik på at kunne træffe afgørelse om at kunne godkende, at strækningshastighed København – Århus igen øges fra 120 km/t til 160 km/t”, modtaget kl. 16.37 den 09.10.

⁶ ”Besvarelse af spørgsmål fra Trafikstyrelsen vedrørende afgørelse om, at strækningshastighed København – Århus igen øges fra 120 km/t til 160 km/t”, fremsendt kl. 19.36 den 09.10.

19.36. De 4 første spørgsmål kunne Banedanmark ikke besvare den 9.10.05, da dette forudsatte en yderligere bearbejdning af målevognsdata. Endvidere vedlagde Banedanmark en liste over 72 steder til ekstra observation.

Der var i løbet af aftenen en løbende telefonisk kontakt mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark, med henblik på at få fyldestgørende besvarelser af de fremsatte spørgsmål. Det lykkedes imidlertid ikke.

Konsekvensen var, at Banedanmark kl. 23.42 modtog et afslag [ref 9] om godkendelse af sikkerhedscirkulære 52/2005 fra Trafikstyrelsen. På den baggrund var det ikke muligt for Banedanmark at hæve strækningshastigheden til 160 km/t. Der henvises til Trafikstyrelsens brev⁷.

I løbet af mandag den 10.10 har Trafikstyrelsen og Banedanmark løbende været i dialog omkring hastighedsnedsættelserne, og sidst på dagen blev Banedanmark og Trafikstyrelsen enige om forløbet af den videre proces.

Mulighed for at hæve hastigheden til 160 km/t henholdsvis 180 km/t

Trafikstyrelsen lagde til grund for deres afslag af Banedanmarks anmodning om at hæve hastigheden fra 120 km/t til 160 km/t, at Trafikstyrelsen ikke fandt at Banedanmarks svar giver tilstrækkelig sikkerhedsmæssigt grundlag for en godkendelse.

På et møde mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark den 10.10 er det aftalt, at Banedanmark besvarer de 13 spørgsmål i løbet af indeværende uge. Det er endvidere aftalt, at Banedanmark gennemfører en nærmere analyse af fejludviklingen på de fejl der observeret på strækningen. Analysen laves med henblik på at vurdere det fremadrettede behov for overvågning, fejlretning og eventuel punktvis hastighedsnedsættelser.

Endeligt er det aftalt, at Banedanmark udarbejder et kommissorium, som godkendes af Trafikstyrelsen, og hyrer en uvildig assessor til at gennemgå de udarbejdede analyser af fejludviklingen samt de forskellige vedligeholdelsesprocedurer. Det forventes, at der sidst på ugen kan afgives en status for arbejdet med at øge strækningshastigheden til 160 km/t.

Med henblik på, at hæve strækningshastigheden til 180 km/t arbejder Banedanmark aktuelt med en plan for øget vedligehold, primært sporjustering, sporskiftejustering samt justering af skinnestød.

Derudover har Banedanmark netop færdiggjort en plan for udbedring af højdefejlene på strækningen mellem København - Århus. Planen indebærer udskiftning af skinnestød, forbedring af underbygning mv., og forventes udmøntet i løbet af oktober og november måned. Gennemførelse af planen vil betyde, at omfanget af fejlretning,

⁷ Brev fra Trafikstyrelsen "Afslag vedr. indstilling om godkendelse af sikkerhedscirkulære vedrørende togmateriellets højst tilladte hastighed på strækningen København - Århus" modtaget kl. 23.35 den 09.10.



overvågning mv kan reduceres kraftigt. Hastighedsforøgelsen til 180 km/t vil være afhængig af fremdriften i de forskellige udbedringsarbejder.