



Talepapir til samråd om ulykke på Københavns Hovedbanegård d. 12. juni 2007

Spørgsmål AI :

Blev jernbanens køreledninger overset som renoveringsprojekt i forbindelse med sidste års store analyse af behovet for renovering af skinne- og signalsystemer?

Spørgsmål AJ:

Vil det ikke alene på baggrund af den aktuelle ulykke med køreledningsnedfald på Københavns Hovedbanegård være relevant at få igangsat et grundigt eftersyn af nettet?

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Poul Henrik Hedeboe (SF)

Indledning

Jeg skal i dag besvare to spørgsmål stillet af Poul Henrik Hedeboe vedrørende ulykken på Københavns Hovedbanegård d. 12. juni.

Jeg skal generelt bemærke, at Havarikommissionen i øjeblikket undersøger sagen, og indtil Havarikommissionens rapport foreligger, kan jeg ikke redegøre for det præcise hændelsesforløb.



Spørgsmål AI

Det første spørgsmål går på, om jernbanens køreledninger blev overset i forbindelse med sidste års store analyse af behovet for reovering af skinne- og signalsystemer?

Jeg kan oplyse, at kørestrømsanlægget indgik i Banedanmarks beslutningsoplæg på sporområdet mv. Det fremgår af oplægget, at *"Banedanmarks kørestrømsanlæg er i en generelt god tilstand"*.

Inden for de næste par år skal kørestrømsanlægget på S-banen ved Københavns Hovedbanegård dog reoveres. Dette er forudsat i trafikaftalen fra efteråret 2006. Ulykken sket imidlertid på fjernbane-delen af Københavns Hovedbanegård, hvor kørestrømsanlægget ifølge Banedanmark er langt nyere og i god stand.



Spørgsmål AJ

Det andet spørgsmål går på, om det ikke alene på baggrund af ulykken er relevant at få igangsat et grundigt eftersyn af køreledningsnettet?

Banedanmarks køreledningsanlæg skal ifølge normen efterses 3 gange årligt. Ifølge Banedanmark blev anlægget på Københavns Hovedbanegård senest inspiceret d. 9. februar 2007, hvor der ikke blev fundet uregelmæssigheder.

Som nævnt indledningsvist foreligger Havarikommissionens rapport endnu ikke. Banedanmarks undersøgelser tyder imidlertid på, at hændelsesforløbet har været som følger:

Ulykken skyldes formentlig, at ophænget, der holder køreledningen, er blevet revet ned – formentligt af togets



pantograf [forbindelsen mellem tog og køreledningen]. Køreledningsophænget er isoleret fra selve køreledningen og er således ikke strømførende.

Selve køreledningen er således ikke faldet ned på perronen, og de 7 personer, som er blevet kvæstet, har ikke haft kontakt med selve køreledningen.

Det er uvist om den igangværende renovering af tunnelloftet på Københavns Hovedbanegård kan have været en medvirkende årsag til ulykken. Observationerne i forbindelse med ulykken har dog fået Trafikstyrelsen til at udstede et påbud vedrørende forbud mod kørsel på elektrificerede strækninger, når der på samme tidspunkt er igangværende arbejder i nærheden af sporet.

Der er ikke noget, som tyder på, at det skulle være køreledningsanlæggets generelle tilstand, der er skyld i ulykken.



Når Havarikommissionens rapport foreligger, vil de endelige årsager til ulykken stå klart, og Trafikstyrelsen og Banedanmark kan drage de nødvendige konklusioner heraf.