



Notat

12.02.2016

Orientering om overgang til CBTC på Nordbanen

Status

Der er nu enighed mellem DSB og Banedanmark om, at ibrugtagningen af det nye signalsystem CBTC planlægges til uge 9 for strækningen Hillerød-Jægersborg.

I uge 5 fik Signalprogrammet de sidste sikkerhedsgodkendelser fra Trafik- og Byggestyrelsen til ibrugtagning af det nye signalsystem, CBTC, på strækning Hillerød-Jægersborg.

Trafik- og Byggestyrelsen har tidligere givet sikkerhedsgodkendelse til den såkaldte 'fall-back'-løsning således, at man - om nødvendigt - er i stand til at skifte tilbage til HKT-systemet på strækningen.

Banedanmark, DSB og leverandøren (Siemens) arbejder nu videre med en afklaring af de sidste funktionsmæssige og planlægningsmæssige forhold frem mod overgang til CBTC på strækningen mellem Hillerød og Jægersborg i uge 9.

Overgangen sker med kørsel efter en udvidet weekendkøreplan på hele S-banen i uge 9, hvorfor der vil køre færre tog på hele S-togsnettet i denne uge. Det skyldes, at idriftsættelsen af Nordbanens nye signalsystem kræver meget mandskab fra både DSB og Banedanmark. Der skal således i den første periode være dels en lokomotivfører, dels en lokomotivinstruktør, i hvert S-tog, ligesom S-banens støttefunktioner er ekstra bemanded hos både Banedanmark og DSB.

Efter uge 9 kører S-banen normalt på nær strækningen Køge-Hillerød, hvor den udvidede weekendkøreplan fastholdes i yderligere fire uger hvilket skyldes:

- Mulighed for opbyggelse af erfaringer og driftsstabilitet
- Minimering af risikoen for driftsforstyrrelser
- En softwareopdatering for at afhjælpe allerede kendte problemer

Det betyder metrolignende drift med stop på alle stationer og kørsel hvert 10. minut med lange tog, mens de hurtige tog udgår. Det betyder, at 85 pct. af kapaciteten vil være til rådighed i forhold til standardkøreplanen, mens der i myldre-tiderne, pga. reduceret drift, vil kunne opstå overbelægning på op til 30 pct. på udvalgte tog. Der vil være en lidt lavere frekvens for enkelte stationer på strækningerne og op til 5 minutters længere rejsetid for passagerer på de lange rejser.

Baggrund

Siemens, som vandt kontrakten på S-banen, er kontraktligt forpligtet sig til at afslutte udrulningen af CBTC ultimo 2018, hvilket var to år tidligere end fastsat i Aftale om en grøn transportpolitik fra januar 2009. Som led i planen skulle den første strækning – Jægersborg-Hillerød - overgå til CBTC ved årsskiftet 2014/15, hvilket Banedanmark betragtede som en stram tidsplan.

Den fysiske udrulning og de uddannelsesmæssige forudsætninger var på plads for ibrugtagning på strækningen ultimo 2014, men der udestod dels en række mindre funktionelle forhold, som skulle justeres ligesom leverancen skulle tilpasses endeligt, dels den sikkerhedsmæssige godkendelse.

Enkelte af disse forhold viste sig at være af en sådan funktionel karakter, at det krævede en større softwareopgradering og dermed en ny godkendelsesproces. Desuden var det nødvendigt at foretage

yderligere tests for at sikre, at fejlretninger, sluttilpasninger o. lign. fungerede tilfredsstillende, inden den afsluttende sikkerhedsmæssige godkendelsesproces (CSM-RA) kunne igangsættes.

CSM-RA-processen har ikke tidligere i Danmark været afprøvet på et program af tilsvarende størrelse som Signalprogrammet, og der er løbende kommet ændringer og tilpasninger i implementering samt fortolkningen af CSM-RA. Signalprogrammet og leverandørernes sikkerhedsorganisationer har skullet tilpasse sig den nye forordning, hvilket har vist sig vanskeligere og mere tidskrævende at anvende end forudset.

Der er løbende blevet foretaget testkørsler med henblik på at finde og justere fejl. Der er også blevet opdaget flere mindre funktionelle fejl og fundet løsninger på disse. Disse har ikke haft sikkerhedsmæssig betydning, men Banedanmark og DSB har skønnet, at de kunne påvirke S-togsdriftens robusthed med risiko for dårlig rettidighed til følge. På den baggrund blev ansøgningerne til ibrugtagningstilladelse af signalsystemet CBTC på S-banen fremsendt til Trafik- og Byggestyrelsen den 8. december 2015, og ansøgningen vedrørende ombordudrustningen blev fremsendt den 18. december 2015 med ansøgning om en mindre opgradering den 20. januar 2016.

Det videre forløb

På møder den 11. og 12. februar traf Banedanmark og DSB den endelige beslutning om den planmæssige idriftsættelse i uge 9, da, muligheden for en regelmæssig passagerbetjening blev bekræftet. Beslutningen meldes ud mandag den 15. februar 2016 eller snarest muligt derefter til passagerer og offentligheden i øvrigt.

Det er planen, at strækningen Jægersborg-Hillerød gøres klar til det nye system i weekenden den 27./28. februar 2016 (bl.a. skal de gamle signaler dækkes til).

Fra mandag morgen den 29. februar 2016 køres med passagerer.

Af hensyn til trafikens robusthed og dermed en rettidig passagerbetjening køres der efter weekendkøreplan i den første uge, og derefter er det i fire uger kun linje A der kører mellem Hillerød og Køge. Det betyder metrolignende drift med stop på alle stationer og kørsel hvert 10. minut med lange tog. Der vil være 85 pct. af sædekapaciteten til rådighed, en lavere frekvens, længere rejsetid og overbelægning af et antal afgangene i myldretiderne. Den reducerede drift afspejler de tekniske udfordringer, der er på togene i relation til kobling og omstilling mellem CBTC og HKT i de første uger efter CBTC er udrullet. Det er forventningen, at eventuelle nye fejl løses, og godkendelser som følge heraf er på plads inden normal trafik genetableres på hele S-banen fra mandag d. 4. april 2016.

Parterne er enige om, at risikoen for de nævnte gener opvejes af den store fordel, som det er at få CBTC-systemet i drift, således at personalet og systemet møder den daglige drifts udfordringer.