

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon  
Fax 7262 6790

www.trafikstyrelsen.dk

Referat  
TS10303-0  
Dato 26. april 2019

## Referat af arbejdsmøde København - Ringsted 25. april 2019

### Deltagere



### Referat

#### Assessors sikkerhedsvurderingsnotat:

TBST foreslog at starte med at gennemgå det netop fremsendte sikkerhedsvurderingsnotat fra assessor. Styrelsen var på forhånd blevet orienteret om, at der var en *ideologisk* disput mellem Banedanmark og assessor omkring, hvorvidt man overhovedet kan ibrugtage en ny strækning uden linjeblok. Styrelsens holdning til dette er, at såfremt Banedanmark kan redegøre for, at sikkerheden er i orden og farer og risici er håndterede til et acceptabelt niveau, og assessor er enig i det, så kan vi godkende det.

Assessors notat indeholder følgende vurderinger:

- *Den risikovurdering der skal ligge til grund for assessors vurdering er langt fra færdig*
- *CSM-RA punkt 2.3.6 er ikke overholdt*
- *Assessor vurderer, at det ville være muligt at tilføje barrierer til den foreslåede løsning... men Banedanmark ønsker ikke ekstra begrænsninger*
- *Valget af 120 km/t er ubegrundet og i stor kontrast til anlægsbestemmelserne*
- *Banedanmarks risikovurdering er dokumenteret, som efter assessors vurdering dog stadig mangler at blive opdateret med alle nødvendige informationer*

- *Projektet leverer få begrundelser og ingen egentlig konklusion mod projektets sikkerhedsmål*
- *..... overvejelser er nok til at konkludere, at CSM-RA ikke er opfyldt og ikke kan blive opfyldt...*
- *..... vælger Banedanmark at undlade at implementere projektspecifikke barrierer.*
- *Der fremlægges ingen argumenter, der understøtter vurderingen om acceptabel risiko*
- *Banedanmark har ikke etableret projektspecifikke risikoreducerende tiltag*
- *Banedanmark har ikke risikovurderet denne fare (endnu)*

Hermed må TBST konkludere, at vi på nuværende tidspunkt ikke tror på en godkendelse til den 31. maj 2019 for 0-løsningen som den er beskrevet i det materiale som CSM-Assessor har taget udgangspunkt i (en ikke opdateret udgave af systemdefinitionen).

TBST henledte i øvrigt BDKs opmærksomhed på, at assessors notat – som jo var modtaget i TBST – nu vil blive journaliseret og kunne indgå i en eventuel fremtidig aktindsigtssag.

BDK beklagede at have fremsendt materialet i den form – og uden at knytte kommentarer til ovenstående åbne punkter – og vil derfor straks udarbejde kommentarer til assessors notat, som ASAP vil blive fremsendt til TBST.

Herefter drøftede TBST og BDK de åbne punkter i notatet. TBST pegede på, at 3 tiltag vil kunne varetage 4 af de 5 kernefarer som assessor har baseret sin vurdering på.

1. Hastigheden ind til Ringsted station skal begrænses således at bremselængden er tilstrækkelig, hastighedsmærker flyttes ca. 700 meter.
2. 1 tog ad gangen og kun kørsel i højre spor
3. Instruks eller SSB til personale i fjernstyringen/kommandopost

BDK var enig heri og udleverede på mødet et notat "*Den nye Bane København Ringsted - Idriftsættelse uden linjeblok*", som skal underskrives af samtlige TSA'er mhp. fremsendelse til TBST. TBST foreslog, BDK at sende notatet til assessor og herefter fremsende til TBST med den nødvendige opdatering af systemdefinitionen, så den korrekt beskriver den drift BDK ønsker godkendt (0-blok) til den 31. maj 2019.

#### Tidsplan for APIS ansøgninger:

De verserende APIS ansøgninger blev gennemgået mhb. på at identificere udestående.

ID 32 – I listen står der, at ISV for infrastruktur har uncovered punkter fsva. PRM. Faktum er, at PRM er helt undtaget på nuværende tidspunkt, mens der fortsat er uncovered punkter fsva. INF.

TBST har ikke modtaget det tilhørende tekniske dossier for Køge Nord, men mener, at TÜV SÜD skulle have afleveret det til BDK 12. april. BDK vil sende dette til TBST.

BDK vil derudover sende SP attest og tekniske dossier.

ID 25 – Endelige version kommer 6. maj

ID 27 – TBST har modtaget version 6. Version 7 udestår fortsat.

ID 35 – BDK fremsender opdateret ISV indeholdende uncovered punkt om højttaler. Denne kan først testes efter driftsstart – og skal herefter forbi NoBo.

Alle opdaterede systemdefinitioner fremsendes til TBST efter endelig assessering (herunder TP 142, TP 150, Letbanen og Vejdirektoratets støjskærme).

TP 47 – På et spørgsmål fra TBST fortalte BDK, at forpladsen ejes og forvaltes af Køge Kommune, men ledelinierne vil blive TSI verificeret. Det er ren NoBo (TÜV SÜD) business – og der vil ikke blive foretaget nogen assessering.

NUNE ansøgning (som skulle have været modtaget i TBST 23. april) fremsendes forhåbentlig af BDK 25. april 2019.

#### Gennemgang af uncovered issues:

De mange åbne punkter (fra RINA og TÜV SÜD), blev gennemgået.

RINA har tidligere udtalt, at det forventes at samtlige punkter kan lukkes inden 31. maj 2019. BDK oplyste at have planlagt 2 ugentlige "lukkemøder" med RINA udelukkende mhp. at lukke punkter hen ad vejen.

Det blev aftalt, at BDK på arbejds møderne løbende skal holde TBST orienteret om lukningerne, som de skrider frem. Såfremt der fortsat er åbne punkter på grund af uenighed med assessor til sidst, skal TBST for hvert åbent punkt modtage en beskrivelse af:

1. Hvad er der gjort for at lukke punktet?
2. Hvad er status, hvori består tvisten med assessor?
3. Hvilken betydning for jernbanesikkerheden har det, at punktet er uafklaret?
4. Hvor længe eller hvornår har det betydning for jernbanesikkerheden?
5. Hvilke tiltag har Banedanmark for at imødegå risikoen indtil punktet er lukket?

BDK nævnte i forbindelse med SCADA, at SCADA kun kan færdiggøres meget sent og kan ikke nå at blive assessoreret. BDK mente, at SCADA ikke er sikkerhedsbærende. TBST gav udtryk for, at det er assessor, der skal vurdere BDKs argumentation herfor. TBST nævnte, at BDK

skal dokumentere det, der er indenfor assessors scope of work. Er der udeståender i forhold hertil på grund af uenigheder med assessor, skal BDK udfærdige et notat, som forholder sig til de 5 ovennævnte punkter.

På arbejds mødet den 20 maj 2019 vil det blive endeligt afklaret, hvor mange åbne punkter udestår.

BDK bragte et udestående omkring brandsikkerheden og evakuering af kørestolsbrugere vedr. broen over Køge Nord op. TBST oplyste at fokus er en accept fra brandmyndighederne/beredskaberne. BDK oplyste, at der vil blive holdt brandeftersyn inden åbning.

Med hensyn til dispensation fra SODB anlægsbestemmelser (10.1.1.2) skal disse håndteres af CSM-assessor, idet der er tale om en dispensation i forbindelse med en ændring. Den godkendes ikke separat af TBST. Dette fremgår også af TBST's hjemmeside.

TBST pointerede i øvrigt, at ansøgning om SSB til brug fra den 31. maj 2019 endnu ikke er modtaget af TBST.

#### Opdeling af EC erklæring for kørestrømsanlægget (EP):

Christoffer Kronqvist fra EP deltog under dette punkt af mødet.

BDK har udfordringer med verifikation af de dele af anlægget, som ligger inde på stationerne Ringsted og Vigerslev, fra neutralsektion på den nye strækning og ind på stationerne. På grund af moderniseringsprojektet, som handler om fornyelse af transformerstationen, vil NoBo kun være i stand til at udstede en ISV for stationerne. Det blev aftalt, at TBST vil stille sig tilfreds med en EF-verifikationserklæring fra Bannedanmark, som tager udgangspunkt i en verifikationsattest på den nye strækning (fuld verifikation) og ISV for tilslutningerne til henholdsvis Ringsted og Vigerslev. Ved at der både vil være attest og 2 ISV, vil eventuelle udeståender ikke kunne henføres til væsentlige krav for interoperabiliteten.

#### Fremadrettet tidsplan:

BDK har fremsendt en fremadrettet tidsplan med oversigt over samtlige IBT'er, Tillæg 1 og 2 i 2019 og 2020. TBST fandt det var en fin plan, der på en overskuelig måde viser, hvornår der skal finde leveringer sted – og dermed hvornår der skal allokeres ressourcer.

#### Eventuelt:

TP 71 – Ibrugtagningstilladelsen indeholder vilkår om at 100 meter skinner EF-verificeres sammen med resten af Vigerslev. Idet dette verifikationen nu ser ud til at blive forsinket, må BDK snarest muligt anmode om en vilkårsændring.

Punkt 5.2.12. i RINAs SVR: BDK bekræfter at track og dæmning er forskellige (ca. 5 meter), men i SVR er angivet en væsentlig større forskel, hvilket BDK vil undersøge.

RINAs teknisk dossier: Heri nævnes, at spor 4 og 6 på Køge Nord station ikke er i verifikationens scope, da sporskifterne er aflåst og sporene ikke tages i brug i denne fase af projektet. BDK oplyste, at forbindelsen til Lille Syd er afspærret med låsebolte og ikke skal med i ibrugtagningstilladelsen, men at det egentligt var aftalt med NoBo, at det skulle være omfattet af NoBos verificering. I NoBos teknisk dossier er overhalingsspor i Lellinge ikke undtaget fra verifikationen.