

# Notat

## Banedanmarks beredskab ved stormvarsel

Hvor svært kan det egentlig være at køre tog, når det blæser? Det er faktisk ikke helt let. Der er en række dilemmaer og afvejninger, som Banedanmark skal tage højde for, når vi beslutter, hvordan der kan køres tog, når der er varsel om storm og kraftige vindstød.

Udgangspunktet for Banedanmarks stormberedskab er DMI's vejrvarsler. Og når DMI udsender en prognose med varsel om storm, begynder en klar og på forhånd aftalt proces i Banedanmark.

Banedanmark er ikke den eneste myndighed, der sætter rammerne. Trafikstyrelsen fører f.eks. tilsyn med Banedanmarks regler for, hvornår man indstiller togtrafikken over Storebælt.

### Hvorfor gør vi, som vi gør, når der kommer stormvarsel

I Banedanmark har vi to hensyn, når der er varsel om storm: mest mulig sikkerhed og mest mulig forudsigelighed i passagerernes rejse.

Det første hensyn handler om at få passagererne sikkert frem. Jernbanesikkerhed er den højeste prioritet. Udfordringen ved stormvejr er, at jernbanen kører langs Danmarks længste skovbryn. Der står nemlig rigtig mange træer langs jernbanen og nogle af træerne risikerer at vælte i stormvejr. Hvis et træ vælter, kan det ramme ledningerne med kørestrøm, falde ned på skinnerne eller i værste fald ned over eller foran et tog med risiko for at stoppe trafikken og i værste fald med skader på tog og infrastruktur til følge.

Det andet hensyn handler om, at vi gerne vil have, at passagererne har en forudsigelig rejse og ved, hvad de kan forvente.

For hvis der er væltede træer, fejl på køreledninger, lukkede broer eller bomme, der er blæst af, risikerer vi, at togpassagerer hverken kan komme frem eller tilbage på skinnerne. Det skete for eksempel i 2013, hvor passagerer strandede på stationer og i tog mellem stationerne rundt omkring i Danmark. Det var ikke kun bøvlet for de passagerer, der strandede. Det forsinkede også oprydningsarbejdet efter stormen, fordi de strandede passagerer først skulle hjælpes og togene bugseres væk, før vi kunne gå i gang med at udbedre skader og kontrollere at strækningerne var farbare og derefter genoptage trafikken. F.eks. tog oprydningsarbejdet på Sønderborgbanen næsten 7 døgn.

Hændelsen udfordrede derfor ikke kun punktigheden og dermed, hvad kunderne kan forvente den dag, men også køreplanen for de næste mange dage. Pointen er, at

ved at køre færre tog i et kortere tidsrum, mens det stormer, kan vi genindsætte den fulde trafik hurtigere. For det er meget hurtigere og lettere at rydde op efter en storm, når der ikke er strandede tog, der først skal bugseres væk. Tog, der tilmed kan have forårsaget skader på infrastrukturen, der skal udbedres. Vi kan altså genoprette togdriften hurtigere til glæde for passagererne.

Et eksempel på hvad det betyder at reducere trafikken, så vi i 2022. I januar 2022 betød følgeskaderne fra stormen Malik, at det varede to døgn, før trafikken kunne genoprettes. I februar 2022 havde Banedanmark med stormen Nora til gengæld god erfaring med at reducere antallet af tog, så trafikken kunne genoprettes umiddelbart efter stormen. Uden tog på skinnerne er der færre fejl på infrastrukturen efter stormen, der skal løses og det er lettere at tjekke strækningerne og dermed lettere at genoprette trafikken. Passagererne undgik også på denne måde at blive uventet forsinket af fejlretning og oprydningsarbejdet efter stormen.

Så når vi gerne vil have den bedst mulige rejseoplevelse på jernbanen i dagene omkring storme, handler det ikke kun om togdriften og enkelte afgang på den dag, hvor det stormer, men i særdeleshed også de tog, der kører i dagene efter stormen.

### **Så, hvad gør vi, når der kommer et stormvarsel?**

Hvordan vi håndterer et stormvarsel, afhænger naturligvis af, hvor voldsomt stormvarslet er. Kan vi forsætte med fuld togdrift? Skal vi reducere i togdriften eller skal vi helt indstille togdriften i de timer, hvor stormen topper? Og er det i hele landet eller er det kun enkelte landsdele, der bliver ramt?

Hvis togdriften påvirkes, sætter vi forskellige initiativer i gang, der gør, at vi er klar til at styre trafikken både under stormen og efter. Og vi holder naturligvis tæt kontakt med DMI om udviklingen i prognoserne, indtil stormen har lagt sig. Vi kan derfor justere indsatsen, hvis der er behov for det.

Planen for hvordan vi forbereder os og håndterer en storm er aftalt med jernbanevirksomhederne (DSB, Arriva m.fl.) på forhånd. For eksempel har vi aftalt ved hvilke vindstyrker og vindstød, at vi enten reducerer eller indstiller driften. Vi har også aftalt hvor, vi først reducerer driften. For eksempel kan vi kan nøjes med at køre med tog, der standser på alle stationer, vi kan gå fra 10 minutter til 20 minutters drift på S-banen, og vi kan sænke hastigheden på skovstrækninger. Både Banedanmark og jernbanevirksomhederne ved altså, hvad aftalen er, og hvad vi hver især skal gøre, når der kommer et stormvarsel.

Derudover indkaldes til et strategimøde med de jernbanevirksomheder, der kører på de berørte strækninger. Det gør vi for at sikre, at vi er afstemte og afklarede om, hvorvidt der er særlige forhold, vi skal tage højde for i forhold til den storm, der varsles.

Når stormen er så kraftig, at det påvirker driften, er det en stor opgave at informere passagererne og kommunikere til pressen. Så tidligt som muligt og senest aftenen før udsendes en pressemeddelelse om, hvordan togene kører. På den måde sikrer vi,

at passagererne får besked i så god tid som muligt, så de har tid til at planlægge, hvad de så vil gøre.

Side 3/3

Samme procedure anvendes ved varsel om snestorm. Når der varsles snestorm, mobiliserer Banedanmark også det særlige vinterberedskab. Her er der aftalt særlige snedisponeringsplaner mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne, dvs. prioriteringerne for jernbanen er aftalt på forhånd. Ved risiko for meget sne, snefygning og eventuelt kraftig vind indkalder vi medarbejdere til at sikre, at de vigtigste sporskifter kan holdes fri for is og sne. Ligesom ved almindelig storm kan vi reducere togdriften i de områder, hvor snestormen forventes at ramme. Det gør vi, så vi hurtigere kan få trafikken vendt tilbage til normalt, når snestormen er slut.

Vi følger snestormen og prognoserne tæt i samarbejde med DMI, og er i løbende dialog med lokomotivførerne i togene. På den måde kan der hurtigt gribes ind, og personalet kan sendes frem til de sporskifter og strækninger, der rammes af snestormen. For at holde strækningerne fri for sne kører der blandt andet tomme tog om natten og ved rigtig store snemængder kan snepløve indsættes, så strækningerne kan ryddes.

Når stormen har lagt sig, går vi straks i gang med at tjekke de påvirkede strækninger. Ligger det væltede træer, som skal flyttes? Er der sket skader på køreledningerne, som skal håndteres for eksempel grene eller presenninger, der er fløjet op og sat sig fast? Når det er klaret, melder vi klar, så togene igen kan køre efter køreplanen og passagererne komme med toget.

Efter en storm samler vi op på, hvordan det gik. Var kommunikationen til pressen og passagererne præcis og tids nok? Hvor væltede træerne og hvor mange? Kom der skader på køreledningerne? Hvor længe var broerne lukkede? Hvor lang tid tog det at genoprette driften? Var der nogle opgaver, vi kunne have håndteret tidligere? Fik de rigtige folk besked på de rigtige tidspunkter? Brugte vi vores ressourcer rigtigt både under og efter stormen?

Men vi evaluerer naturligvis også vores interne kommunikation og samarbejde og naturligvis, hvordan den samlede oplevelse har været for passagererne. På den måde er hver storm en mulighed for vi kan gøre det bedre næste gang.

### **Opsummering**

Ved stormvarsel fra DMI, har Banedanmark altid fokus på sikkerheden for passagererne, mens stormen raser. Derfor er det vores vigtigste opgave at sikre, at ingen kommer til skade. Samtidig skal vi køre så punktligt som overhovedet muligt. Og her har Banedanmark ikke kun fokus på punktligheden, mens det stormer, men også de efterfølgende døgn. Vi skal hurtigst muligt have ryddet op efter stormen, og jernbanevirksomhederne skal have materiel placeret de rigtige steder, så trafikken kan køre efter planen, så snart banen meldes klar. Det er derfor, at Banedanmark arbejder efter faste procedurer, der er aftalt med jernbanevirksomhederne, så vi hurtigt og effektivt kan kommunikere til passagererne om de trafikale konsekvenser. Og fra hver storm søger vi at lære, hvad vi i samarbejde med jernbanevirksomhederne kan gøre bedre, næste gang det stormer.

