



Frederiksholms Kanal 27 •

Trafikudvalget (2. samling)
TRU alm. del - Bilag 368
Offentligt

Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

MODTAGET

Dato
J.nr.

7 september 2005
514-000020

OMTRYKT (30/9-05)
(Ændret fra fortroligt til offentligt)

Banedanmarks redegørelse vedr. hastighedsnedsættelser mellem København og Århus.

Den 26. august 2005 tilskrev jeg Trafikudvalget om jeg ville bede Banedanmark fremsende en redegørelse om forløbet omkring hastighedsnedsættelserne på strækningen mellem København og Århus, og at jeg vil fremsende redegørelsen til Trafikudvalget, når denne foreligger.

./ Banedanmarks redegørelse foreligger nu. Den vedlægges til orientering.

I redegørelsen erkender Banedanmark, at hændelsesforløbet for en stor dels vedkommende skyldes manglende ledelsesmæssig fokus, og manglende implementering af nye procedurer og regler.


Redegørelsen er også tilgået Trafikstyrelsen, der sideløbende har gennemført en opfølgning på forløbet. Redegørelsen har givet Trafikstyrelsen anledning til at stille opfølgende spørgsmål i sagen.

Jeg vil derfor nu anmode Banedanmark om at indstille over for Trafikstyrelsen, hvordan der følges op i forbindelse med Trafikstyrelsens igangværende undersøgelse af sagen og herefter afvente Trafikstyrelsens vurdering af denne opfølgning.

Folketingets Finansudvalg har også modtaget denne orientering.

./ Dette brev med bilag vedlægges i 5 eksemplarer.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

banedanmark



31. august 2005



Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem
København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005

Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem
København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005

31.8.2005

banedanmark



Hændelsesrapport

Banedanmark
Sikkerhed
Et Kvalitet
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Forfatter:
Thomas Böhme
mail: tbo@bane.dk
Telefon: 8234 0000
Telefon direkte: 82343555

INDHOLD

HÆNDELSESRAPPORT	4
1. Sammenfatning og hovedkonklusion	4
2. Hændelsesforløb	4
3. Tidslinie	6
4. Konklusion	7
5. Korrigerende handlinger	8

HÆNDELSESRAPPORT

1. SAMMENFATNING OG HOVEDKONKLUSION

Banedanmark har gennemført en undersøgelse af beslutninger i forbindelse med hastighedsnedsættelsen imellem København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005.

Et antal målinger for 2. kvartal, som viste overskredne grænseværdier for skinnens beliggenhed, var ikke blevet håndteret efter gældende banenormer og udarbejdede procedure i dele af organisationen. Ledelsen udførte stikprøvekontrol, hvor den manglende håndtering blev konstateret. Ledelsen overtog derefter beslutningerne omkring hastighedsnedsættelser og akut fejlretning. Efterfølgende blev næste rutinemæssige måling (3. kvartal) analyseret og medførte yderligere hastighedsnedsættelser pga. flere nye fejl af samme type.

Gældende procedurer og banenormer er ikke fulgt ved tilstandsvurdering af måledata fra 2. kvartal. Ledelsen har ikke haft tilstrækkelig fokus på at implementere og følge op på nye procedurer og regler i organisationen. Der har dermed været tvivl om hvem der havde ansvaret for at vurdere og agere på målevognsresultaterne.

Banedanmark gennemfører tjenstlige samtaler med relevante personer i uge 35 og uge 36.

Gældende banenorm blev ikke overholdt ved beslutningen om fastsættelse af hastighed den 19. august 2005.

Der vil blive gennemført passende korrektioner for at undgå den uønskede sikkerhedskultur, og for at kunne garantere en fremtidig efterlevelse af de til enhver tid gældende regler og procedurer.

2. HÆNDELSESFORLØB

Banedanmark bestiller 2. kvartalsmåling af skinnens beliggenhed ved ekstern entreprenør (Banverket), som gennemføres fra den 13. juni til den 18. juni 2005. Dette var den anden af i alt fire målinger, som skal gennemføres årligt på den berørte strækning. De foreløbige måleresultater leveres løbende til Banedanmark i perioden frem til den 20. juni 2005. Disse udkast kopieres og fordeles den 24. juni og den 27. juni til de geografiske sporansvarlige. Der foretages efter ca. 1 uge adskillige fejlretninger forskellige steder i landet.

Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005

Endelige måleresultater modtages den 4. juli, hvor de grupperes og sorteres geografisk, hvilket er færdiggjort den 6. juli. Der udsendes meddelelse om at de endelige data er tilgængelige.

Ved ledelsens stikprøvekontrol i Spor & Strøm den 12. august konstateres flere overskredne maksimumværdier. Der iværksettes indhentning af information om, hvilke akutte fejlretninger der er foretaget og ledelsen i Jernbane & Arealer orienteres om problemstillingen. Fejlretningslisten kommer Spor & Strøms ledelse i hænde den 17. august. Efter udført sammenligning som færdiggøres den 18. august konstateres det, at akut fejlretning er særdeles mangelfuld. Der iværksettes en analyse af, hvilke type fejl, der ikke er håndteret. Da det tidligt i analysen kommer frem, at der er tale om de såkaldte "isolerende stød" imellem de enkelte skinneender, iværksetter Spor & Strøms ledelse en proaktiv hastighedsnedsættelse fra 180 km/t til 160 km/t. Ligeledes indikerer de første analyser, at det primært drejer sig om strækningen Odense-Høje Tåstrup. Denne hastighedsnedsættelse gennemføres, da det normale problem ved nedslidte isolerende stød er vridningsfejl for skinnerne. Vridningsfejl kan netop håndteres ved den forholdsvis lille hastighedsnedsættelse. Trafikstyrelsen orienteres via telegram og hastighedsnedsættelsen meldes ud kl. 1832.

Den tekniske direktør bliver kort orienteret om hastighedsnedsættelsen den 18. august og indkalder til møde, når den endelige analyse vil foreligge, hvilket meddeles at være kl. 1430 den 19. august. På mødet fremlægges der, at det ikke, som først antaget, er tale om vridningsfejl, men i stedet højdefejl som overskrider Max grænsen. Denne fejltipe dikterer hastighedsnedsættelser til henholdsvis 120 km/t, 80 km/t og 40 km/t. Ligeledes fremkommer det, at der tale om 104 fejl jævnt fordelt over hele strækningen København-Århus. De fleste fejl kan håndteres ved en hastighedsnedsættelse til 120 km/t.

Trafikstyrelsen orienteres om hastighedsnedsættelsen til de 120 km/t og godkender sikkerhedscirkulære 32/2005 af den 19. august.

Den planlagte 3. kvartalsmåling foregik i perioden 13.08.05 til 17.08.05 (København-Århus samme periode), som lå mellem 2. kvartalsmålingen og fejlretningen af 2. kvartals konstaterede fejl. Banedanmarks koordinator modtager udkast til 3. kvartalsmålevognsdiagrammer og analyser løbende i perioden. Det samlede udkast udsendes til de geografiske sporansvarlige den 23.08.05.

Ledelsen i Spor & Strøm iværksetter opfølgning på eventuelle nye afvigelser ud fra data fra 3. kvartalsmålingen. Dette kræver en frasortering af de allerede håndterede fejl fra 2. kvartalsmålingen.

Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005 5

Fredag den 26.08.05 ved morgentrafikkens start blev hastigheden mellem København-Odense sat op til 160 km/h i begge køreretninger. Dette gøres på baggrund af 2. kvartals indmeldte fejl nu er rettet.

Fejlretningen på 2. kvartalsmålingen fra juni er den 29.08.05 om morgenen så langt fremme, at udover København - Odense er også sporene mellem Odense - Fredericia justeret og stabiliseringsbelastet, så man her kan genetablere de almindelige hastighedsforhold med enkelte midlertidige hastighedsnedsættelser, der ikke har nævneværdig indflydelse på køretiden. Der udsendes et af Trafikstyrelsen godkendt sikkerhedscirkulære for denne genetablering af hastighedsforholdene mellem København - Fredericia i begge køreretninger.

Indmeldinger fra de geografiske sporansvarlige til ledelsen i Spor & Strøm om at der forefindes nye fejl fra 3. kvartalsmålingen kommer den 30.8.2005. Disse indmeldinger viser på delstrækningen Høje Tåstrup-Odense mere end 20 nye lokaliteter med overskridelse af Max-grænserne.

På strækningen Vejle-Århus registres ca. 15 nye lokaliteter med overskridelse af Max-grænserne. Fejl med potentielle 40 km/t og 80 km/t restriktioner blev prioritet, og håndteret løbende, som de verificeres, ved øjeblikkelig fejlretning.

De fejl, som er potentielle 120 km/t, prioriteres derefter til verificering og det bliver klart for ledelsen at ikke alle fejl kan rettes umiddelbart pga. antallet. Derfor informeres Trafikstyrelsen om en generel hastighedsnedsættelse til 120 km/t. Den generelle nedsættelse, i stedet for punktvis, skyldes det store antal der vanskeliggør enkeltvis håndtering. Denne hastighedsnedsættelse iværksættes den 30.8.2005 omkring kl. 18.

3. TIDSLINIE

13. til 18. juni: Måling gennemføres

20. juni: Seneste udkast leveres til Banedanmark

24. til 27. juni: Udkast udsendes til geografiske sporansvarlige

4. juli: Endelig data modtages

6. juli: Endelig data er tilgængelig

12. august: Stikprøvekontrol udføres af Spor & Strøms ledelse, undersøgelse iværksættes

13. til 17. august: Planlagt måling udføres bl.a. på strækningen København-Århus
17. august: Sammenligning imellem juni måleresultater og akut udført vedligehold
18. august: På formodning om vridningsfejl iværksættes første hastighedsnedsættelse til 160 km/t på strækningen Odense-Høje Tåstrup kl. 1832
19. august: Endelig resultat af analyse viser at der er tale om højdefejl, og at det er hele strækningen København-Århus, som afstedkommer hastighedsnedsættelse til 120 km/t.
23. august: Samlet udkast fra august måling udsendes til de geografisk sporansvarlige
26. august: Hastigheden sat op til 160 km/t for København-Odense
29. august: På nær enkelte steder sættes hastigheden op til 160 km/t for hele strækningen
30. august: Indmeldinger viser nye fejl som enten fejlrettes øjeblikkelig eller håndteres ved hastighedsnedsættelse til 120 km/t.

4. KONKLUSION

Gældende procedurer og banenormer er ikke fulgt ved tilstandsvurdering af måledata fra 2. kvartal. Ledelsen har ikke haft tilstrækkelig fokus på at implementere og følge op på nye procedurer og regler i organisationen. Der har dermed været tvivl om hvem der havde ansvaret for at vurdere og agere på målevognsresultaterne.

Der er ikke angivet tidsterminer i proceduren for håndtering af målevognsdata.

Banedanmark gennemfører tjenstlige samtaler med relevante personer i uge 35 og uge 36.

Gældende banenorm blev ikke overholdt ved beslutningen om fastsættelse af hastighed den 19. august 2005.

Der vil blive gennemført passende korrektioner for at undgå den uønskede sikkerhedskultur, og for at kunne garantere en fremtidig efterlevelse af de til enhver tid gældende regler og procedurer.

Der eksisterer uklarhed om sammenhængen imellem fundne fejl, bestilt arbejde og økonomi for dem der har et sikkerhedsansvar. Ansvar for disse elementer skal tydeligt placeres og beskrives igennem procedurer, som ledelsen kontinuert skal kontrollere efterlevelsen af.

Der bør opstilles klarere ledelsesinformationskrav op igennem organisationen for bl.a. at sikre bedre information til vores interne og eksterne interessenter.

Den påkrævede dispensation til at køre 120 km/t på hele strækningen trods flere fejl, som dikterede henholdsvis 40 km/t og 80 km/t, blev ikke indhenter ved Trafikstyrelsen.

Alternativerne var enten en punktvis hastighedsnedsættelse til de normsatte hastigheder på 40 km/t og 80 km/t med en generel strækningshastighed på 120 km/t, eller en generel hastighedsnedsættelse til den mest restriktive hastighed for hele strækningen.

Målevognsdata fra 3. kvartals udførte måling, som blev analyseret færdig den 29.8.2005 blev håndteret korrekt i forhold til gældende procedure og normer. Denne analyse konstaterede nye fejl, som resulterede i endnu en hastighedsnedsættelse kort tid efter den forrige blev ophævet. Der var tale om et antal af fejl, som ikke var sikkerhedsmæssig forsvarligt at dække ved punktvis hastighedsnedsættelser. Dette krævede en global nedsættelse af hastigheden på strækningen København-Århus.

Hele strækningen København-Århus bliver målt med målevogn den 9.9.2005 med henblik på en vurdering af fejlfhjælperingen og dens forventede holdbarhed efter en 1-2 ugers togbelastning.

5. KORRIGERENDE HANDLINGER

Der bliver gennemført passende korrektioner for at undgå den uønskede sikkerhedskultur, og for at kunne garantere en fremtidig efterlevelse af til enhver tid gældende regler og procedurer.

Tiltag på sporområdet som iværksættes snarest:

1. Målevogn kører indtil videre med et interval på 1 måned.
2. Procedure indføres, så datoer for målevognskørsel leveres til direktionen og alle de nødvendige involverede så snart, de er fastsat.

Drift vil sikre en bedre information til vore kunder, og om muligt give varsel på potentielle hastighedsnedsættelser.

3. Med henblik på en eventuel opstramning gennemgås kontrolmetode, som sikrer at alle opfølgninger og nødvendige tiltag på måleresultater sker i overensstemmelse med fastsatte terminer og af de korrekte sikkerhedsansvarlige personer

4. Jobbeskrivelse for teamledere gennemgås for at sikre et klart beskrevet ledelses - og sikkerhedsmæssigt ansvar
5. Tilsvarende punkt 4 gennemgås de geografiske fagansvarlige medarbejders jobbeskrivelse
6. Med henblik på en eventuel opstramning gennemgås kontrolmetode, som sikrer at bestilte opgaver hos entreprenøren bliver gennemført som aftalt herunder evt. etablering afhjælpende foranstaltninger
7. Særlig vedligeholdsplan for isolerstød udarbejdes og gennemføres inkl. økonomi og terminer.
8. Fornyelsesplan for isolerstød udarbejdes inkl. terminer og økonomi. Projektleder udpeges.
9. Anvendelse af Asset management til fremadrettet læring af resultaterne fra målevognskørslerne. Procedure udfærdiges og indføres for registrering i systemet. Ligeledes udfærdiges en procedure for anvendelse af målevognsdata i Asset Management til prognose beregninger.
10. Tilstedeværelse af en geografisk fagansvarlig på selve målevognen, med henblik på at kunne iværksætte krævede øjeblikkelige fejlretninger. Ledelsen i Spor & Strøm iværksatte den 26.08.05, at de geografiske sporansvarlige skal deltage i den ekstraordinære kontrolmåling 9.9.2005, med henblik på at de kan håndtere "straksfejl" umiddelbart
11. Et hurtigt opgør med kulturen, således at vi gør noget ved det som vi ser, sikrer rettidig indgriben, forståelsen af vores mål, samt sikrer at ledere agerer som ledere.
12. Allerede før den 1. juni 2005 blev det besluttet at tilføre ekstra ressourcer til området spor. Dermed vil der blive næsten dobbelt så mange geografiske sporansvarlige efter den 1.oktober 2005.

OPFØLGNINGER

Banedanmark igangsætter en uvildig assessment af procedurer for håndtering af målevognsdata og fejlfulgning.

På foranledning af Trafikstyrelsen er der udarbejdet et uvildig assessment af det grundlag som Banedanmark lagde til grund for hastighedsnedsættelsen fra 180 km/h til 120 km/h med henblik på at vurdere om hastighedsnedsættelsen i forhold til det oplyste grundlag er håndteret sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og i overensstemmelse med gældende normer og regler.

Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus den 18., 19. og 30. 9 august 2005