



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. december 2005
J.nr. : 514-000020

./ I forlængelse af min løbende orientering af Folketingets Trafikudvalg om opfølgningen på Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne på strækningen mellem København og Århus i dette efterår, fremsender jeg herved til udvalgets orientering Trafikstyrelsens tilsynsrapport med Banedanmark.

I korte træk indeholder rapporten en opsummering af de tidligere rapporter om Banedanmarks håndtering af hastighedsnedsættelserne mellem København og Århus og dermed en gentagen fremstilling af de problemer med opfølgning, procedurer og sikkerhedskultur, som Trafikudvalget tidligere er blevet orienteret om.

Det fremgår imidlertid også af Trafikstyrelsens rapport, at Banedanmark oplyser ikke at have haft tilstrækkelige økonomiske midler til at sikre overholdelse af normer og regler, hvilket står i modsætning til at Banedanmark i forbindelse med rammeaftalen i november 2003 faktisk fik de beløb, man bad om. Det må dog samtidig konstateres, at det indtil nu har været meget vanskeligt for Banedanmark at dokumentere behovet for bevillinger til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

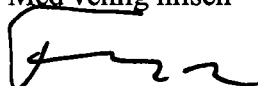
Ligeledes fremgår det som noget nyt af rapporten, at problemerne med normoverholdelse i sporskifter, som departementet fik forelagt den 3. november 2005, allerede var blevet konstateret ved en audit i juli 2005. Jeg orienterede Trafikudvalget om sporskifteproblematikken ved brev af 22. november 2005.

Det fremgår endvidere af Trafikstyrelsens rapport, at de fejl, der blev opmålt i juni 2005 og først håndteret i august 2005, kunne have været konstateret og håndteret langt tidligere. Problemet i denne situation er, at tidligere målevognskørsler havde vist en del fejl, som blot ikke er blevet tolket korrekt og derved ikke fulgt op på.

Jeg synes der er tale om en rapport, som fremstiller ganske bekymrende forhold og derfor kræver en grundig opfølgning. Jeg har derfor samtidig med oversendelsen af tilsynsrapporten til udvalget bedt Banedanmark om en redegørelse for hvilke initiativer, der er iværksat på baggrund af rapporten.

Denne redegørelse forventes at foreligge først i det nye år.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Flemming Hansen', written over a horizontal line.

Flemming Hansen

Tilsyn med Banedanmarks sporvedligeholdelse august – december 2005.

Journal 741-00008
Dato 09.12.2005

Trafikstyrelsen har i andet halvår 2005 gennemført såvel planlagt som særligt tilsyn med Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation.

Det planlagte tilsyn var oprindeligt aftalt til første halvår 2005, men blev blandt andet på baggrund af ændringer i Banedanmarks sikkerhedsorganisation udsat. Det planlagte tilsyn er gennemført i perioden 16. – 24. november 2005.

Med baggrund i Banedanmarks hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus har Trafikstyrelsen gennemført et særligt tilsyn med Banedanmarks sporvedligehold. Dette tilsyn er gennemført i perioden 19. august – 8. december 2005.

Der er ved de gennemførte tilsyn indhentet en række forskellige dokumenter og der har i forbindelse med det særlige tilsyn været en løbende korrespondance.

Denne rapportering er en samlet rapportering af de væsentligst forhold og konklusioner, der er fremkommet i forbindelse med tilsynene.

Det materiale der ligger til grund for rapporteringen er materiale udarbejdet af Banedanmark, materiale udarbejdet ved uvildige assessors gennemgang af forelagt dokumentation og Trafikstyrelsens egne observationer.

Konklusion

I forbindelse med tilsynet er det blevet klarlagt, at:

1. Procedurer for behandling af måledata og andre data med relevans for fastsættelse af sikkerhedsmæssig forsvarlig hastighed har været utilstrækkelige til at sikre, at Banedanmarks ledelse har haft et opdateret og tilstrækkeligt grundlag til at vurdere banenettets tilstand og dermed til at fastsætte hastigheden i overensstemmelse med gældende normer og regler.
2. Der foreligger ikke tilstrækkeligt præcise beskrivelser af de enkelte medarbejders ansvars- og kompetenceområder, herunder kompetence for den enkelte chef/medarbejder og ansvar for den tekniske direktør, hvilket har medført, at der i organisationen ikke var klarhed over hvilke beføjelser den enkelte medarbejder havde.
3. Banedanmark har truffet beslutninger og iværksat foranstaltninger, uden at have sikret sig at gældende normer var overholdt eller at nødvendig dispensation for overholdelse var indhentet.
4. På baggrund af Banedanmarks oplysninger i forbindelse med sporbeliggenhedsfejl og røde tal i sporskifter kan Trafikstyrelsen konstatere, at der i Banedanmark gennem en årrække har udviklet sig en praksis for at normer og regler på nogle områder ikke er overholdt.
5. Trafikstyrelsen kan endvidere konstatere, at Banedanmark oplyser, at der er sket økonomiske prioriteringer på bekostning af vedligeholdelsesarbejder og overholdelse af normer og regler.
6. Der er ved det planlagte tilsyn konstateret to afvigelser i forhold til grundlaget for Banedanmarks sikkerhedscertifikat:
 - Banedanmark har ikke dokumenteret og demonstreret, at være i besiddelse af interne regler for virksomhedens tilsyn, der i tilstrækkelig omfang kan sikre overholdelse af gældende normer og regler for vedligehold, samt for tilsyn med tilhørende sikkerheds- og kontrolsystemer
 - Kommunikation i sikkerhedsorganisationen i Net var ikke fastlagt, struktureret og ikke systematisk dokumenteret. Den tværorganisatoriske kommunikation mellem Net og Drift vedrørende udarbejdelse af tekniske og trafikale normer er ligeledes ikke fastlagt og beskrevet.
7. Banedanmark har ved at ændre fejludbedringsstrategi opnået en mere holdbar fejlfhjælpning. Det har derfor, ved blandt andet at fortsætte den intensive kontrolmåling af sporets tilstand hver anden uge mod normalt hver tredje måned, været muligt igen at

øge den generelle strækningshastigheden til det normale med enkelte punktvisse hastighedsnedsættelser.

8. Der er ved det planlagte tilsyn konstateret en meget stor bevågenhed i forhold til nødvendigheden af at ændre ved arbejds-gange og rutiner - ikke mindst blandt sektionscheferne i Net.

Banedanmark har iværksat et arbejde med ændring af sikkerhedskulturen. På baggrund af påbud fra Trafikstyrelsen har Banedanmark udarbejdet en handlingsplan for ændring af sikkerhedskulturen i hele organisationen. Sideløbende har Banedanmark igangsat arbejde med korrigerende handlinger for nogle af de forhold, der er påpeget ovenfor.

Trafikstyrelsen vil følge Banedanmarks arbejde med ændringen af sikkerhedskulturen og vil anvende de gennemførte tilsyn som grundlag for tilsyn med Banedanmarks sikkerhedscertifikat.

Trafikstyrelsens vil som et led i det almindelige tilsynsarbejde føre tilsyn med Banedanmarks sikkerhedscertifikat, herunder sporbeliggenhed og hastighed på strækningen København - Århus, handlingsplan for udbedring af sporskifter, implementering af handlingsplanen for ændring af sikkerhedskulturen samt opfølgning i forhold til de afvigelser og udestående spørgsmål, der er beskrevet i denne rapport.

Særligt tilsyn

Med baggrund i Banedanmarks hastighedsnedsættelser på strækningen København – Århus i slutningen af august 2005 har Trafikstyrelsen gennemført et særligt tilsyn med Banedanmarks sporvedligehold.

Da Banedanmark den 3. november 2005 søgte om dispensationer fra overholdelse af tolerancer ved kontrolmålinger af sporskifter, er dette område medinddraget i det særlige tilsyn.

Tilsynet har søgt at få blandt andet følgende forhold belyst:

1. Hvilket grundlag har Banedanmark anvendt ved vurdering af sikkerhedsmæssig forsvarlig hastighed på strækningen?
2. Hvordan har Banedanmark ført tilsyn med overholdelse af gældende normer og regler?
3. Hvorledes har ledelsens i Banedanmark sikret sig at have de nødvendige informationer til at kunne vurdere banenettets tilstand?
4. Hvorledes har Banedanmark foretaget beslutninger vedrørende fastsættelse af hastighed for at sikre en sikkerhedsmæssig forsvarlig drift fx på baggrund af måledata for sporenes tilstand?
5. Er der sket nedprioritering af forebyggende vedligehold og i givet fald på hvilket grundlag og med hvilke konsekvenser?

Sporbeliggenhed

Den 19. august 2005 anmodede Trafikstyrelsen Banedanmark om en redegørelse for hastighedsnedsættelserne på strækningen København-Århus

Banedanmark oplyste den 22.08.2005, at det den 18.08.2005 blev besluttet at nedsætte hastigheden til 160 km/t og at det den 19.08.2005 efter gennemgang af målinger gennemført i juni 2005 blev besluttet at nedsætte hastigheden til 120 km/t. Det blev endvidere oplyst, at der var fundet fejl, der krævede hastighedsreduktion til 40/80 og at disse fejl blev udbedret den følgende nat.

Af Banedanmarks rapport af 31. august 2005, '*Hændelsesrapport for hastighedsnedsættelse imellem København og Århus den 18., 19. og 30. august 2005*' fremgår det:

1. Gældende procedurer og banenormer var ikke fulgt
2. Ledelsen havde ikke haft tilstrækkeligt fokus på at implementere og følge op på nye procedurer og regler i organisationen
3. Der havde været tvivl om hvem der havde ansvar for at vurdere og agere på målevognsresultaterne

4. Der var ikke angivet tidsterminer i procedurerne for håndtering af målevognsdata
5. Gældende banenorm blev ikke overholdt ved beslutningen om fastsættelse af hastighed den 19. august 2005
6. Der eksisterede en uklarhed om sammenhængen imellem fundne fejl, bestilt arbejde og økonomi for dem, der havde et sikkerhedsansvar
7. Der burde opstilles klarere ledelsesinformationskrav op igennem organisationen for bl.a. at sikre bedre information til interne og eksterne interessenter

Det anføres endvidere i rapporten, at ansvaret for disse elementer skal tydeligt placeres og beskrives igennem procedurer, som ledelsen kontinuert skal kontrollere efterlevelsen af.

Ovennævnte forhold uddybes og præciseres i Banedanmarks rapport af 18. oktober 2005, *'Undersøgelse: Håndtering af sporbeliggenheds-måledata i Banedanmark'*.

Det er efterfølgende oplyst, at der ved målingerne, der blev foretaget i juni 2005, men først vurderet i august var fundet 104 overskridelser af maksimalværdier, som altid skal være overholdt samt flere hundrede klasse 4 fejl, som i henhold til normen skal vurderes straks.

Den 23. august 2005 pålagde Trafikstyrelsen Banedanmark at lade en uafhængig assessor fremkomme med en vurdering, om udviklingen i de registrerede fejl på nogen måde kunne siges, at have været registrerbare tidligere, og derfor burde have været håndteret i overensstemmelse hermed. Baggrunden for assessment skulle være de sidste 4 foretagne Strix målinger og rapporten skulle fremsendes til Trafikstyrelsen inden den 29. august 2005. Denne frist blev senere ændret til 4. november. Trafikstyrelsen har efter yderligere udsættelser modtaget rapporten den 7. december 2005. I rapporten konkluderer assessor (Rambøll):

at udviklingen i de registrerede fejl må siges, at have været registrerbare tidligere, og derfor kunne have været håndteret i overensstemmelse hermed.

Det er konstateret, at der ved måling af sporbeliggende på strækningen København – Århus med 2 ugers mellemrum fortsat findes fejl, der overskrider de normfastsatte maksimalværdier. Der er i normen fastsat en målehyppighed på 4 gange om året. Banedanmark fastholder derfor foreløbigt målinger med 2 ugers mellemrum.

Banedanmark har ved at ændre fejludbedringsstrategi opnået en mere holdbar fejlafhjælpning og Banedanmark har derfor vurderet, at det igen er muligt, at sætte den generelle strækningshastighed op til 180 km/t. Der vil dog fortsat være lokale hastighedsnedsættelser, hvor der ved målevognskørslerne er fundet behov for dette.

Sporskifter

Den 3. november 2005 ansøgte Banedanmark om dispensation fra gældende sporregler med henblik på at bringe forholdene i overensstemmelse med normer på området.

Baggrunden for ansøgningen var, at der gennem en årrække havde udviklet sig en kutyme for vurdering af kontrol af sporskifter, der indebærer at gældende sporregler ikke blev overholdt, jf. Banedanmarks egne observationer fra auditrunde 2005.

Banedanmark har efterfølgende oplyst, at det primo november 2005 i alt drejede sig om ca. 500 sporskifter, der ikke overholdt gældende tolerancer for spormålinger af sporskifter fordelt på hovedstrækninger, S-banen og Regional- og lokalbaner.

Trafikstyrelsen har den 17. november 2005 givet dispensation fra gældende sporregler frem til den 7. februar 2006. Dispensationen er givet på baggrund af en handlingsplan for udbedring af sporskifter samt en forudsætning om, at sikkerhedsniveauet som et minimum fastholdes på det nuværende niveau og efterfølgende øges i forbindelse med overgangen til normbaseret vedligehold af sporskifterne.

Banedanmark har i forbindelse med problematikken vedrørende sporskifter oplyst at:

- *Banedanmarks ledelse er blevet opmærksom på, at sikkerhedsarbejdet i dele af virksomheden historisk har været håndteret på baggrund af erfaringer og kutymen og ikke en strikt efterlevelse af gældende regler og normer.*

Sikkerhedskultur

I Banedanmarks rapport, 'Jernbanesikkerhedsauditrunde 2005', dateret juli 2005 fremgår det blandt andet:

1. Der blev konstateret flere tilfælde af manglende sammenhæng mellem ansvar, kompetence og arbejdsgang.
2. Der eksisterer et kutymeproblem omkring tilstandsvurdering af sporskifter i forhold til normen.

3. Der er ikke indført inspektionsplaner og opfølgning for alle fag for eftersyn og tilsyn med infrastrukturen.

Der er løbende taget initiativer i Banedanmark for at imødegå nogle af de forhold, der ved den interne audit er konstateret ikke at være i overensstemmelse med gældende regler, eller som er utilstrækkelige i forhold til at sikre, at Banedanmark har det fornødne overblik over infrastrukturens tilstand.

I forlængelse af Banedanmarks hændelsesrapport af 31.08.2005 har Banedanmark rekvireret en uvildig assessment af procedurer for håndtering af målevognsdata og fejl opfølgning. Ved denne assessment har Norske Veritas, Denmark A/S vurderet de dele af Banedanmarks ledelsessystem, der er relevante for processen fra gennemførelse af målinger på spor frem til indgreb/tiltag på grundlag heraf, med hensyn til entydighed, sammenhæng og tilstrækkelighed. Af DNVs rapport, dateret 03.11.2005, fremgår det blandt andet det er DNVs vurdering:

- at ansvaret på overordnet niveau i organisationen ikke er tilstrækkeligt beskrevet
- at det ikke er beskrevet hvornår, på hvilket grundlag og i hvilket omfang man ved gennemførelse af forvaltningsprocessen igangsætter indgreb og tiltag – i form af korrigerende handlinger
- at det ikke er beskrevet hvordan identificerede indgreb/tiltag igangsættes, gennemføres/følges op, godkendes og dokumenteres og endelig afsluttes ved at den korrigerende handling registreres gennemført.

DNV anfører endvidere:

- Det er vurderingen, at ansvar formelt men ikke operationelt er beskrevet i procedurer/instruktioner og at stillingsbeskrivelser og jobprofiler ikke fastlægger det sikkerhedsmæssige ansvar.
- det er vurderet, at ansvar og ligeledes opgaver (f.eks. i form af beslutningstagen) tydeliggøres på alle niveauer. Det vil sige at ansvar bør tydeliggøres for teknisk direktør og evt. også for sikkerhedsdirektør
- at krav til kompetence (fagligt og jernbanesikkerhedsmæssigt) bør revideres, når opgaver og ansvar i organisationen er klare.

Det vil være relevant dels at præcisere krav til kompetence for den enkelte chef/medarbejder og dels præcisere de nødvendige kompetencer, der skal være repræsenteret i de fora, der træffer beslutning om trafikale indgreb og tekniske tiltag foran-

lediget af identificerede fejl i infrastrukturen.

Endvidere bør det overvejes at præcisere hvilket dokumenteret beslutningsgrundlag, der skal ligge til grund for teknisk sikkerhedsmæssige beslutninger, der træffes i ledelsesfora på højere niveau i organisationen, hvor beslutninger med væsentlige økonomiske og/eller trafikale konsekvenser må forventes at blive truffet eller bekræftet.

På baggrund af Banedanmarks rapport af 31.08.2005 anmodede Trafikstyrelsen den 02.09.2005 Banedanmark om uddybning blandt andet af forhold vedrørende en eventuel nedprioritering af vedligehold, samt den ledelsesmæssige beslutning om ikke at nedsætte hastigheden til 40/80 km/t, hvor dette var krævet for at overholde normen.

På Trafikstyrelsens spørgsmål om, hvad der havde givet Banedanmark den opfattelse, at man ville kunne få dispensation til at køre 120 km/t på 13 fejlsteder med krav om 40 km/t, svarer Banedanmark i skrivelse af 08.09.2005, at det var de besluttende personers forventning, at en dispensation ville være blevet givet og at der ikke bevidst var undladt ansøgning på formodning om afslag. Banedanmark anfører endvidere, at den pressede situation medførte en forglemmelse fra Banedanmarks side, som internt er vurderet og fastslået, som yderst fejlagtig og uacceptabel.

Dette medførte efter uddybende oplysninger fra Banedanmark, at Trafikstyrelsen den 21. september 2005 udstedte et påbud, hvor Banedanmark blev påbudt at ændre sin sikkerhedsorganisation, således at den eller de nuværende direktører, der traf beslutning om ikke at nedsætte hastigheden den 19. august 2005 fremover ikke længere varetog ansvar eller opgaver i Banedanmarks sikkerhedsorganisation.

Banedanmarks efterfølgende interne undersøgelse af hændelsesforløbet, dateret 18. oktober 2005, viste at den fejlagtige beslutning mere var et resultat af en mangelfuld sikkerhedskultur end af betydningen af enkeltpersoners beslutning, hvorfor Banedanmark ansøgte om en ændring af påbudet.

På baggrund af denne ansøgning blev påbudet den 25. oktober 2005 ændret til, at Banedanmark senest ultimo november 2005 skulle fremsende en samlet handlingsplan med aktiviteter og tilpasninger, som kan sikre en ændring af sikkerhedskulturen, så den indebærer en efterlevelse af gældende normer, procedurer og instruktioner. Denne handlingsplan er nu modtaget.

Forebyggende vedligehold

I forbindelse hastighedsnedsættelserne og den efterfølgende rapportering fra Banedanmark, dateret 31.08.2005 blev det overfor Trafikstyrelsen oplyst, at fejlene muligvis skyldtes manglende forebyggende vedligehold.

Dette foranledigede, at Trafikstyrelsen den 2. september 2005 anmodede Banedanmark om at redegøre for, hvornår nedprioriteringen af det forebyggende vedligehold var sket og i hvilket omfang samt på hvilket sikkerhedsmæssigt vurderingsgrundlag nedprioriteringen i givet fald var sket, samt hvilke foranstaltninger, der var planlagt/foretaget for ved måling/egenkontrol at sikre, at evt. konsekvenser af manglende vedligehold kunne opdages i tide.

Banedanmark har oplyst følgende:

- *at der er konstateret forsinkelser på sporjusteringsprogrammet. Dette skyldes bl.a. meget store mængder fejlretning og der har dermed ikke været ressourcer til at overholde det planlagte forebyggende sporjusteringsprogram*

der er ikke sket en nedprioritering, men en forsinkelse af det forebyggende vedligehold.

Da der tidligere på året var budget gennemgang og forslag om nedprioritering af sporjustering fra de afsatte 35 millioner blev sikkerhedsorganisationen hørt. Sikkerhedsorganisationens svar medførte, at der ikke blev gennemført en nedprioritering i forhold til sporjusteringsbudgettet. (skrivelse af 08.09.05)

- *Banedanmark har været nødsaget til at foretage en økonomisk prioritering. Derfor blev der gennemført omprioriteringer af bl.a. sporbeliggenhedsvedligehold. Denne prioritering skal selvfølgelig konstant være til vurdering, og dette gælder også vedligehold af skinnebeliggenheden. Banedanmark har på grund af den konstaterede tilstand revurderet omprioriteringen af vedligehold. Der er tilført ressourcer til sporbeliggenhedsområdet for at opnå en nødvendig tilstand til normal drift. (Notat af 26.10.2005)*
- *Banen (DSB og Banestyrelsen) har gennem mange år (før 2003) været udsat for årlige økonomiske nedskæringer, hvorfor der skulle prioriteres blandt de tildelte midler. Der var simpelthen ikke råd til alt man burde gøre iht. Instrukser, normer, regler m.m. Stillet overfor alternativerne mellem at indskrænke kapaciteten på grund af mangelfuld vedligeholdelse, eller at acceptere røde tal i sporskifter på sidespor og på den måde få*

"enderne til at nå sammen", har den daglige praksis været det sidstnævnte.(Notat af 15.11.2005)

- *En del vedligeholdsmidler er blevet anvendt til akut fejlretning samt normbaseret eftersyn mv. og i mindre grad til almindeligt forebyggende vedligehold. Dermed er der opbygget et efterslæb i det forebyggende vedligehold. Dette gælder for 2005, men samme tendens har været gældende de foregående år.*

Der er således konstateret et større efterslæb på sporjustering og på skinneslibning, såvel strækningsslibning som sporskifteslibning. Der har ikke i de senere år været et særligt program for isolerklæbetød, hvilket på strækningen Kh-Ar har bevirket mange fejl, som nu med den aktuelle indsats udbedres. Der er efterslæb på skinneudveksling hhv. svelle udskiftning. Selvom svelleudskiftning i mange tilfælde kan betragtes som fornyelse og ikke forebyggende vedligehold, så kan også dette efterslæb bidrage til beslutning om hastighedsnedsættelser. Der er ligeledes et efterslæb på udbedring af snæver sporvidde.(Notat af 23.11.2005)

- *Banedanmark har en formodning om at følgende konkrete vedligeholdelseefterslæb har haft en mindre eller større påvirkning på isol. stødene, og derfor kan være årsag til fejludviklingen: sporskiftesveller, "opbøjning" af skinneender, sporjustering, kvalitetskontrol af sporjustering, og ballastrensning. Også skrotningen for ca. 5 år siden af en speciel stoppemaskine til stopning og retning af isol.stød kan have bidraget. Banedanmark har imidlertid ikke et samlet overblik over disse informationer, da det traditionelt er de enkelte entreprisede- re/entreprenører, der ligger inde med disse. Det kan derfor også være andre forhold, som gør sig gældende, ligesom det ikke kan fastslås på nuværende tidspunkt, hvilke forhold der har haft den største påvirkning.(Notat af 23.11.2005)*
- *På baggrund af de gennemførte undersøgelser og analyser, herunder assessmentrapporten fra Rambøll, er det Banedanmarks opfattelse, at de væsentligste årsager til den dårlige punktvis tilstand af isolerklæbestød, som blev erkendt i sommeren 2005, kan opsummeres som følger:*
 - *Generelt efterslæb på udskiftning af isolerklæbestød på strækningen,*
 - *Manglende vedligehold pga. utilstrækkelig vedligeholdelsesbudget i 2005,*
 - *Mangler i opfølgningen på målevognskørsler, manglende dokumentation og for langsom og generel mangelfuld ind-*

sats for at rette de ved målevognskørsel konstaterede fejl, samt

- *En for ringe varig effekt af det vedligehold og den fejludbedring, som har fundet sted.*

Årsager til andre fejltypers udvikling på strækningen.

Af de 104 klasse max fejl, var ca. 40 % andre fejl end dårlige isolerklæbestød. Disse fejl kan deles i to grupper, nemlig sporskiftefejl og sporfejl. Sporskiftefejlene var hovedsageligt dårlige krydsninger, mens fejl i sporene primært var fejl som skyldtes manglende sporjustering, der igen skyldtes udskydelse af ballastrensning, grøfterrensning og dræn. (Notat 02.12.2005)

Det kan således konkluderes, at Banedanmark gennem en længere periode har haft oplysninger om at sporets tilstand ikke var i overensstemmelse med gældende normer, uden at der er blevet taget de nødvendige forhåndsregler og at Banedanmark oplyser at fejludviklingen blandt andet skyldes mangelfuldt vedligehold.

I forbindelse med at Trafikstyrelsen den 9. december 2005 har accepteret Banedanmarks anmodning om at øge strækningshastigheden til 180 er det givet som vilkår at Banedanmark senest den 16. januar 2006 skal fremsende en handlingsplan for hvorledes sporet bringes i en sådan tilstand, at Banedanmark kan overgå til normbaseret vedligehold.

Planlagt tilsyn med Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation

Trafikstyrelsen har den 16., 17., 22. og 24. november 2005 gennemført et tilsyn med Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation. Der er i denne rapport ikke medtaget hele rapporteringen af det planlagte tilsyn, som rapporteres særskilt.

Der er ved tilsynet gennemført interview af en række medarbejdere i Banedanmark herunder flere ledende medarbejdere med ansvar i relation til vedligehold af spor.

Tilsynet er initieret af konstaterede fejl med efterfølgende behov for hastighedsnedsættelser og fejlretninger blandt andet på strækningen Tønder – Bramming i foråret 2005.

Formålet med tilsynet var at skabe grundlag for at kunne vurdere, om Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation fungerer effektivt i forhold til at sikre, at infrastrukturen vedligeholdes, således at alle sikkerhedsmæssige forhold er tilstrækkeligt varetaget.

Der er i forbindelse med tilsynet blandt andet søgt klarlagt, hvorledes kommunikationen og samarbejde i vedligeholdelsesorganisationen fungerer, herunder kommunikation og samarbejde mellem forskellige divisioner og områder. Som et særligt område under kommunikation og samarbejde er det søgt klarlagt, hvorledes Banedanmark sikrer overholdelse af normer og regler gennem tilsyn med tilhørende sikkerheds- og kontrolsystemer.

Der er konstateret en meget stor bevågenhed i forhold til nødvendigheden af at ændre ved arbejdsgange og rutiner - ikke mindst blandt sektionscheferne i Net.

Det er oplyst, at der efter afsporingen i Tommerup i 2004 er foretaget en fuldstændig gennemgang af normgrundlaget for at klarlægge, om normgrundlaget er tilstrækkeligt til at sikre sikkerhedsmæssig vedligeholdelse. Gennemgangen blev gennemført i samarbejde med rådgiver og assessor på området. Konklusionen på denne gennemgang var, at der kun manglede en revision af skinnenormen og at der manglede beskrivelse af normgrundlaget for skinneudtræk. Derudover blev normgrundlaget vurderet som tilstrækkeligt.

Banedanmarks tilsyn med infrastrukturens tilstand

Banedanmark har i forbindelse med tilsynet oplyst, at der gennem en årrække ikke har været tilstrækkelige midler til at sikre vedligeholdelsen af infrastrukturen. Det er endvidere oplyst, at der ikke har været og stadigvæk ikke er implementeret et system, der sikrer at Banedanmark har et fuldt dækkende billede af om gældende normer og regler er overholdt. Det er således oplyst, at der ikke har været ressourcer til at foretage tilsyn med nettes tilstand og at der ikke er fast-

sat retningslinier for rapportering af fejl og mangler i forhold til normer og regler

Det er oplyst:

- at oplysninger om infrastrukturens tilstand videregives via møder og at der ikke er implementeret et system, der sikrer at områdechefen for Jernbane & Areal modtager struktureret information om infrastrukturens tilstand
- at projektlederne styrer vedligehold inden for hvert sit område
- at den direkte kontakt med entreprenørerne varetages af byggelederne
- at det ikke har været præcist beskrevet, hvilket ansvar projektlederne har for tilsyn med udført arbejde
- at der kun i begrænset omfang foreligger beskrivelser, der klart definerer den enkelte ansattes ansvars og kompetenceområde og at disse er udviklet og implementeret for ganske nylig.
- at SR koordinatorene stikprøvevis kun kontrollerer overholdelse af et meget lille antal af de udarbejdede sikkerhedsplaner
- at der ikke er fastlagt kriterier for fastsættelse af antallet af stikprøver eller procedure for udvælgelse

På baggrund af oplysninger modtaget ved tilsynet er det Trafikstyrelsens vurdering, at Banedanmark ikke har dokumenteret og demonstreret, at være i besiddelse af interne regler for virksomhedens tilsyn med vedligeholdelsesarbejde, der i tilstrækkelig omfang kan sikre overholdelse af gældende normer og regler, samt for tilsyn med tilhørende sikkerheds- og kontrolsystemer. Dette er en afvigelse i forhold til § 5 stk. 1, 2) i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1031 af 13/12/2001 med senere ændring om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere m.v.

Kommunikation, sikkerhedsorganisationens effektivitet

Med baggrund i interview af ledere og medarbejdere samt oplysninger og materiale modtaget ved tilsynet, vurderer Trafikstyrelsen at kommunikationen i sikkerhedsorganisationen i Net ikke er fastlagt, struktureret og ikke systematisk kan dokumenteres. Den tværororganisatoriske kommunikation mellem Net og Drift vedrørende udarbejdelse af tekniske og trafikale normer er ligeledes ikke fastlagt og beskrevet. Denne mangel ved kommunikationen i sikkerhedsorganisationen påvirker Banedanmarks sikkerhedsorganisationens effektivitet. Dette er en afvigelse i forhold til § 3 stk. 2 i bekendtgørelse nr. 1031 af 13.12.2001.