



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2017
Jernbane

September 2018

Indhold

1. Forord	3
2. Havarikommissionen	4
2.1. Mission og vision	4
2.2. Havarikommissionens organisation.....	5
3. Årets undersøgelsesaktiviteter	5
3.1. Jernbaneområdet.....	5
3.2. Oversigt over sager i 2017.....	6
4. Anbefalinger	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Status for udstedte eller lukkede anbefalinger på jernbaneområdet	9

1. FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet og har som hovedopgave at undersøge havarier, ulykker og hændelser på luftfartsområdet og jernbaneområdet i Danmark, og på luftfartsområdet tillige i Grønland og Færøerne.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte om at forbedre jernbanesikkerheden og at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

Havarikommissionen ønsker gennem denne årsberetning,

- at orientere om årets undersøgelsesaktiviteter,
- at redegøre for status for implementering af de anbefalinger Havarikommissionen er fremkommet med og
- at formidle statistisk information om de havarier, ulykker og hændelser Havarikommissionen har undersøgt.

Årsberetningen indeholder overordnet information om undersøgelsesaktiviteterne og ikke detaljeret information om de enkelte undersøgelser. Rapporter og redegørelser for de enkelte havarier, ulykker og hændelser kan findes på Havarikommissionens hjemmeside (www.aib.dk).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommissionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommissionens undersøgelsesaktiviteter i 2017. Det sker ved opgørelser over indkomne og afsluttede sager, hvilket giver et meget forenklet billede, da undersøgelser har meget varierende omfang og form.

Kapitel 4 præsenterer i oversigtsform status for implementering af de anbefalinger Havarikommissionen er fremkommet med, hvilket kan studeres mere i dybden i Appendiks 2.

2. HAVARIKOMMISSIONEN

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en selvstændig institution under Transportministeriet. Havarikommissionens undersøgelsesopgaver på luftfarts- og jernbaneområdet er fastlagt i henholdsvis Lov om luftfart (Lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013) og Jernbanelov (Lov nr. 686 af 27/05/2015).

Havarikommissionens hovedopgave er at undersøge havarier og hændelser på luftfartsområdet i Danmark, Grønland og Færøerne og ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. Såfremt danske passagerer eller dansk registrerede luftfartøjer eller jernbanekøretøjer er involveret kan Havarikommissionen deltage i undersøgelser, der gennemføres af andre staters undersøgelsesmyndigheder.

Havarikommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld eller ansvar, men har udelukkende et forebyggende sigte om at undgå havarier og ulykker i fremtiden.

2.1. Mission og vision

Havarikommissionen arbejder efter følgende mission:

Havarikommissionens mission

Havarikommissionen skal gennem uvildige undersøgelser fremsætte anbefalinger med henblik på at forebygge havarier, ulykker og hændelser inden for jernbane og luftfart.

Den rolle og opgave, der udtrykkes i missionen, er helt fundamental for Havarikommissionens virke og i til-læg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

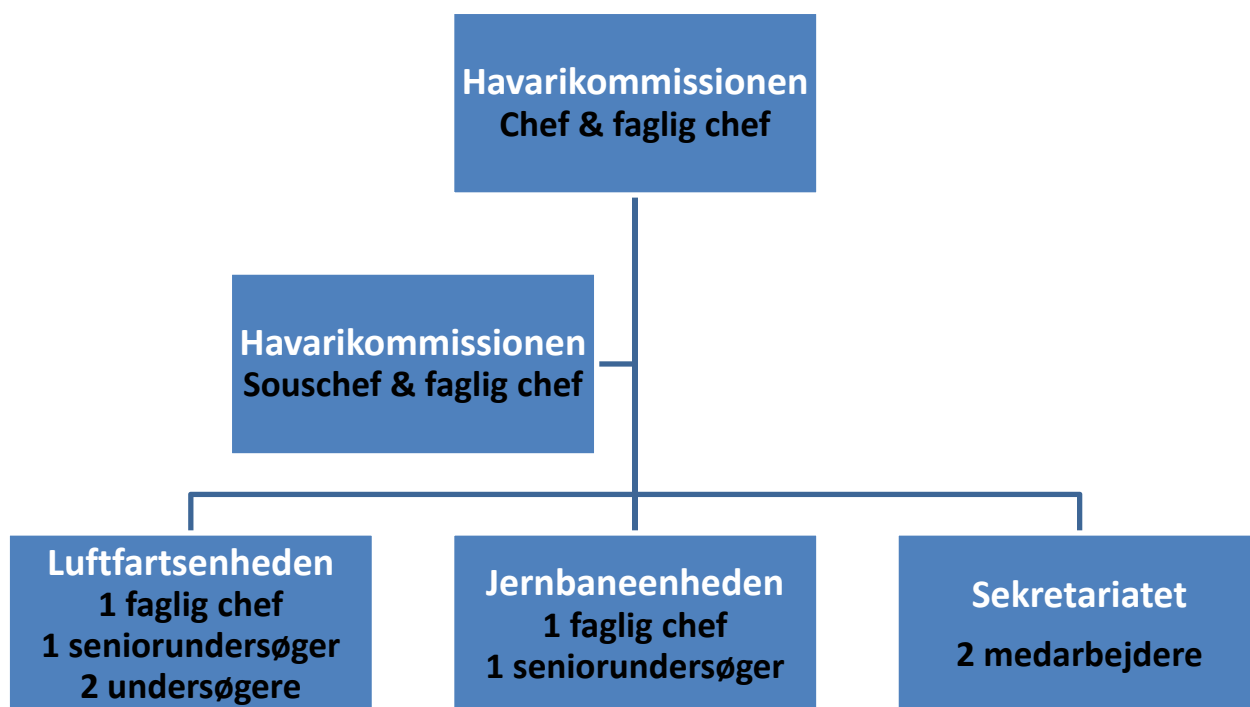
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- levere et undersøgelsesresultat af høj faglig karakter inden for en tidshorisont, som gør at resultatet får afgørende betydning for forebyggelse af lignende tilfælde.
- sikre, at vores rolle er objektiv og uvildig samt, at der aldrig er tvivl om vores integritet.
- gøre vores kommission attraktiv – både som arbejdsplads og som del af en større sammenhæng

2.2. Havarikommissionens organisation

Havarikommissionens organisation omfatter undersøgelsesenheder for henholdsvis luftfart og jernbane samt en chef og et sekretariat.

Havarikommissionen blev den 1. april 2017 reduceret med i alt 3 årsværk, og er herefter normeret til i alt 8 årsværk, fordelt med to i sekretariatet, to i jernbaneanheden og fire i luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen og chefen i jernbaneanheden er souschef i Havarikommissionen.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2017 modtog Havarikommissionen 119 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 135 i 2016.

Efter vurdering ift. Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring blev det for de 110 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne, og sagerne blev lukket.

Såfremt resultatet af en forundersøgelse ikke peger på at en undersøgelse vil føre til resultater af sikkerhedsmæssig betydning, afsluttes forundersøgelsen med udarbejdelse af en kortfattet redegørelse – benævnt § 83 -

hvoraf en kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen fremgår, evt. suppleret med Havarikommissionens vurdering.

3.2. Oversigt over sager i 2017

Nedenstående skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager i 2017.

Først angives det totale antal modtagne underretninger. Nogle underretninger fravælges ved en indledende vurdering, mens de øvrige (her betegnet som ”Indgået 2017 efter fravalg”) giver anledning til at en indledende undersøgelse igangsættes.

Antallet af undersøgelser efter indledende fravalg er derpå opdelt i hhv. havarier/ulykker og hændelser.

De undersøgelser, der er afsluttet i 2017, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælles europæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved begyndelsen hhv. udgangen af 2017.

Havarikommissionen, jernbane	
	2017
Indgåede sager 2017	
Antal underretninger	119
Fravalgt efter indledende vurdering (NA)	109
Indgået 2017 efter fravalg	10
Afsluttede undersøgelser i 2017	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	10
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	0
Sager lukket efter indledende undersøgelse	2
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2017	7
Uafsluttede sager pr. 31/12-2016	9

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenkledte redegørelser (§ 83 sager)

4. ANBEFALINGER

Havarikommissionen kan som resultat af de gennemførte undersøgelser fremsætte anbefalinger med det formål at forebygge fremtidige havarier og ulykker. Som uafhængig undersøgelsesenhed stiller Havarikommissionen anbefalingerne til relevante sikkerhedsmyndigheder, der har til opgave at identificere de nødvendige tiltag i samspil med de berørte virksomheder og har beføjelser til at gennemføre disse tiltag i brancherne.

Jernbanebranchen udvikles gradvist mod mere fælles europæiske rammer, men er fortsat primært nationalt specifik og anbefalingerne stiles derfor til Trafikstyrelsen, som er den danske sikkerhedsmyndighed.

4.1. Jernbane

I nedenstående skema er status for anbefalinger på jernbaneområdet inden for de sidste 5 år sammenfattet.

Udstedte anbefalinger		Status for gennemførelse af anbefalinger			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2013	4	4	100	0	0
2014	5	5	100	0	0
2015	3	3	100	0	0
2016	4	3	75	1	26
2017	7	0	0	7	100
I alt	23	16	70	7	30

* Tidligere blev tallet opgjort i oktober måned året efter, hvorfor sager lukket det efterfølgende år har været medtaget. Fra 2017 og frem vil tallet alene indeholde antallet af anbefalinger lukket i det år som årsrapporten omfatter.

Årsberetningen for 2016 indeholdt på jernbaneområdet 1 åben anbefaling, og Havarikommissionen fremsatte i 2017 i alt 7 anbefalinger. Ud af disse i alt 8 anbefalinger er 1 blevet efterkommet/lukket i 2017, således at der nu er 7 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger, samt de anbefalinger som er lukket i 2017, findes i Appendiks 1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

På jernbaneområdet bruges en fælles europæisk database (ERAIL, administreret af ERA) – svarende til den for luftfart implementerede.

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens ”Sikkerhedsrapport for jernbanen 2016”, der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter tillige de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen ikke har undersøgt. Heri redegøres for udviklingen i ulykker gennem en årrække og ulykkernes sættes i forhold til transportomfanget på jernbanen (mio. tog-km).

6. APPENDIKS

Status for udstedte eller lukkede anbefalinger på jernbaneområdet

Forklaring til den af Havarikommissionen anvendte terminologi:

Åben: Alle tilfælde hvor gennemførelse ikke er besluttet, eller hvor gennemførelse er igangsat, men ikke afsluttet.

Efterkommet: Alle tilfælde hvor en rekommandation på basis af Trafikstyrelsens tilbagemelding om ”efterlevet” anses for opfyldt i alt væsentligt.

Lukket: Lukket dækker tilfælde hvor rekommandationen ikke direkte er fulgt, men hvor tiltag er gennemført og Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed har vurderet tiltagene som tilstrækkelige, og ikke vil foretage sig yderligere.

Afvist: Trafikstyrelsen eller andre myndigheder som rekommandationen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

2017 udstedte

Stationsbetjent (elev) omkommet ifm. afsporing i Høje Taastrup, den 12.12.2016 (620-2016-9)	
Ulykken skete på baggrund af en kombination af manglende overholdelse af reglerne for rangering, at elever inden for gældende retningslinjer kunne arbejde uden opsyn. Undersøgelserne har også afdækket, at der både fandtes kutyper for at igangsætte rangering uden korrekt indhentet tilladelse, og genoptagelse af rangering efter ATC-nødbremsning uden at korrekt tilladelse.	
DK-2017 R 5 af 06 12 2017	Status: Åben
Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der for alle elever på de jernbanesikkerhedsmæssige uddannelser findes retningslinjer for elevernes ansvarsområde, dvs. om og i givet fald på hvilke betingelser elever må udføre sikkerhedsmæssigt arbejde helt eller delvist uden opsyn.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2017 R 6 af 06 12 2017	Status: Åben
Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sammen med Banedanmark sikrer, at potentielt sikkerheds-kritiske kutyper opfanges af og korrigeres gennem sikkerhedsledelsessystemerne	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2017 R 7 af 06 12 2017	Status: Åben
Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sammen med Banedanmark og relevante operatører sikrer, at ATC instruksens betingelser for genoptagelse af kørsel efter ATC-nødbremsning overholdes	

Person påkørt i perronovergang, Kværndrup, den 23.05.2016 (611-2016-242)	
Advarsels og sikringsforanstaltningerne ved perronovergangen på Kværndrup station er – som det fremgår af foranstående – siden 1999 ikke blevet tilpasset de ændrede drifts- og sikkerhedsforhold (øget hastighed, øget toggang, ændret standsningsmønster mv.) herunder heller ikke følgerne af den mangelfulde vedligeholdelse af perronkanten	
DK-2017 R 1 af 22.05.2017	Status: Åben

Havarikommissionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres risikoanalyse af passagersikkerheden på Kværndrup og Stenstrup stationer, herunder også hvorvidt de gældende bestemmelser er overholdt siden 1999 (ændret trafik, øget strækningshastighed mv.), og sikrer at nødvendige sikkerhedsmæssige foranstaltninger gennemføres.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2017 R 2 af 22.05.2017	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres risikoanalyse af personsikkerheden ved perronovergange, hvor der ikke er etableret varslingsanlæg eller anden lignende sikring, herunder hvorvidt de gældende bestemmelser er tilstrækkelige. Risiko-analysen skal også omfatte andre overgange mellem perroner, der af passagerer kan opfattes som perron overgange.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2017 R 3 af 22.05.2017	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at Trafik- og Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der udarbejdes klare og relevante regler for anvendelse af varslingsanlæg og skiltning ved perronovergange.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Tog afsporet under udkørsel fra Lundby station, den 20.10.2016 (611-2016-250)	
Under omskolingen fra S-banen til fjernbanen synes den implicerede lokomotivfører ikke i praksis at have gennemgået og prøvet normalt forekommende betjening af ATC ved udrangering samt – bedømt ud fra kørselsforløbet på Lundby station – at have prøvet kørsel til og fra venstre spor i tilstrækkeligt omfang.	
DK-2017 R 4 af 24.09.2017	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler, at DSB sikrer, at praktikplaner for omskoling af lokomotivførere indeholder kørselssituationer med ”uregelmæssigheder”, der kan forekomme i daglig drift i et omfang, der sikrer, at lokomotivføreren bliver fortrolig med disse situationer. Det skal endvidere sikres, at alle kørselssituationer i praktikplanen gennemføres og vurderes af kørelærerne som grundlag for lokomotivførerens videre godkendelse.	

Lukket i 2016

Passager fik håndled i klemme i dørene og blev slæbt med toget - Vejle 23.02.2013	
Passagerer aktivt forsøgte at hindre dørlukning, kombineret med at kontrol og efterkontrol af dørene inden igangsætning i denne situation ikke blev gennemført eller fungerede så sikkert som forudsat	
DK-2016 R 4 af 29.12.2016	Status: Efterkommet
At Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer, at der gennemføres analyse af passagersikkerhed i forbindelse med afgangsproceduren ved drift med enmandsbetjente MF togsæt og togsæt med tilsvarende døre, herunder om kendskabet til dørsystemets funktionalitet for berørt personale er tilstrækkeligt og opdateret de nuværende sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med dørlukning og igangsætning for enmandsbetjente MF-togsæt og togsæt med tilsvarende dørtyper er tilstrækkelige, set i relation til dørsystemets funktionalitet (at de røde dørmeldelamper i førerrummet slukker og dørene kan registreres lukket uden fejlmelding, og at emner op til 80 mm kan sidde i klemme i dørene uden sikkerhed for at dette detekteres)	
Besvarelse af rekommandation: TBST har oplyst at DSB har:	Bemærkninger: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst at de vurderer, at DSB har foretaget en grundig

Gennemført efteruddannelse af lokomotivførere med fokus på dørlukning og klemsikring i løbet af sommeren 2017. Monteret gule advarselspiktogrammer på alle litra (undtagen Øresundstog), der skal advare passagerer mod at blokere dørene ved afgang. Piktogrammer er monteret på de fleste litra ved udgangen af 2017. Udarbejdet opdateret analysenotat (som følge af re-kommandation DK-2016 R 4 af 29.12.2016) med 4 indstillinger til Sikkerhedsrådet. Indstilling 1-3 er besluttet og fortsat i gang. Indstilling 4 handler om efteruddannelse af andet personale end lokomotivførere, og er behandlet i særskilt punkt herunder. Besluttet tydeligere markering af nødbremse og nødåbning af døre, i første omgang på Litra MF, med mulighed for udrulning på øvrige litra. Ændringen gennemføres i løbet af 1. halvår 2018. Besluttet at gennemføre en tilrettet efteruddannelse i klemsikring til togpersonale og perronmanagers. Uddannelsen vil tilrettes og gennemføres i løbet af 1. halvår 2018.	analyse af forholdene omkring ind- og udstigningsulykker for både enmandsbetjent drift samt drift med togfører. Styrelsen oplyser at analysen endvidere viser, at ind- og udstigningsulykker ikke er et problem, der relaterer sig særligt til enmandsbetjent drift. Styrelsen vurderer, at DSB med ovenstående tiltag har taget stilling til Havarikommissionens anbefaling og observationer, og at tiltagene er så langt i implementeringen at sagen kan lukkes. Styrelsen har oplyst at de vil følge op på de implementerede tiltag ved opfølgningstilsyn hos DSB.
--	---

2012 - 2016 udstedte

Ingen åbne