

Årsberetning 2018

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane



Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Årsberetning 2018

Jernbane

Januar 2019

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 2018.....	5
4. Anbefalinger	6
4.1. Jernbane.....	7
5. Statistikker over rapporterede hændelser.....	8
6. Appendiks	9
Status for udstedte eller lukkede anbefalinger på jernbaneområdet i 2018	9

1. FORORD

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

Havarikommisionens 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.

Havarikommisionen ønsker gennem denne årsberetning

- at orientere om årets undersøgelsesaktiviteter,
- at redegøre for status for implementering af de anbefalinger Havarikommisionen er fremkommet med og
- at formidle statistisk information om de havarier, ulykker og hændelser Havarikommisionen 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 Havarikommisionens hjemmeside (www.aib.dk).

Kapitel 2 indeholder en kort introduktion til Havarikommisionen.

Kapitel 3 giver et overblik over Havarikommisionens undersøgelsesaktiviteter i 2018. 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 Havarikommisionen er fremkommet med, hvilket kan studeres nærmere 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 tillæg til missionen er Havarikommissionens vision vejledende for aktiviteterne.

Havarikommissionens vision

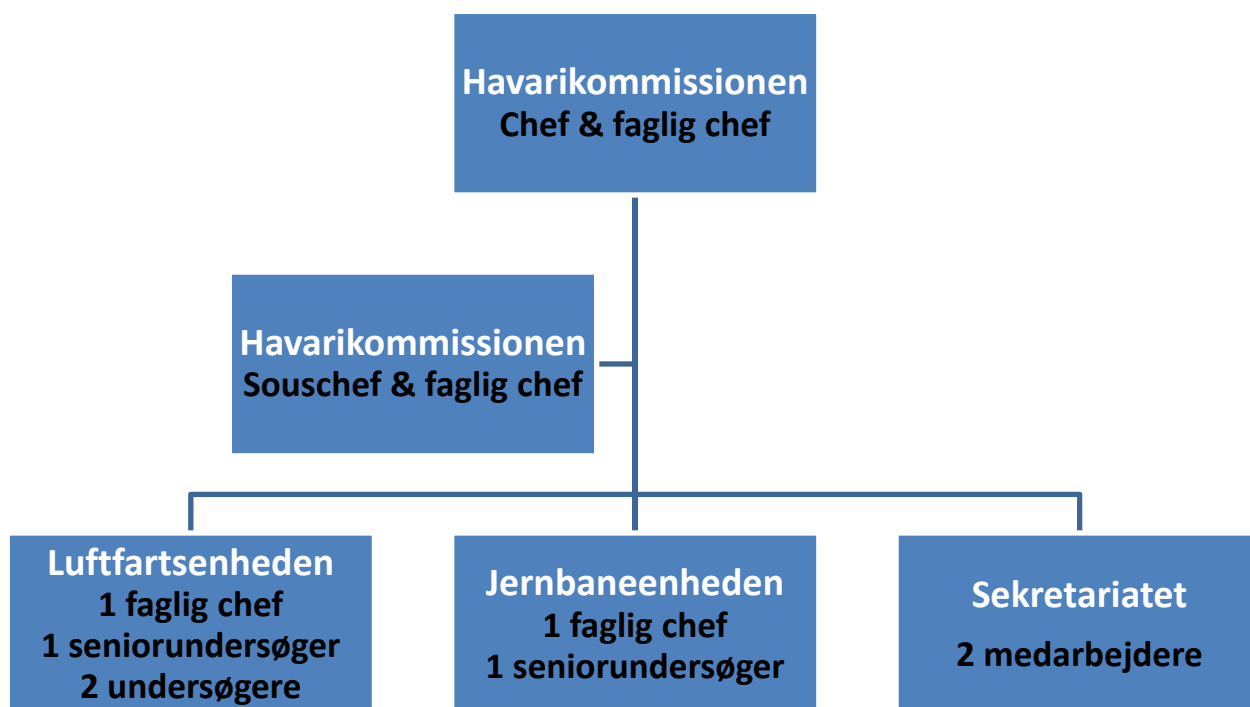
Havarikommissionen vil udvikle og fortsat:

- 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 jernbaneenheden og fire i luftfartsenheden. Chefen for luftfartsenheden er tillige chef for Havarikommissionen og chefen i jernbaneenheden er souschef i Havarikommissionen.



3. ÅRETS UNDERSØGELSESAKTIVITETER

3.1. Jernbaneområdet

I 2018 modtog Havarikommissionen 136 underretninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet mod 119 i 2017.

Efter vurdering ift. Havarikommissionens undersøgelsesforpligtigelse og den forventede sikkerhedsmæssige læring blev det for de 129 sager besluttet ikke at fortsætte undersøgelserne, og sagerne blev lukket.

3.2. Oversigt over sager i 2018

Efterfølgende skema indeholder en sammenfatning af indgående og afsluttede sager.

Først er det totale antal modtagne straks underretninger angivet. Derefter er først de underretninger som er fravalgt efter en indledende vurdering eller undersøgelse angivet, og derefter er antallet af sager hvor der er gennemført en større eller mindre undersøgelse angivet.

De undersøgelser, der er afsluttet i 2018, er opdelt efter om de er afsluttet inden for et år efter hændelsen eller ej. Denne opdeling er udtryk for et fælleseuropæisk mål om, at undersøgelser så vidt mulig afsluttes inden for et år.

Endelig angives antallet af uafsluttede undersøgelser ved begyndelsen hhv. udgangen af 2018.

Indgåede sager 2018	
Antal underretninger	136
Fravalgt efter indledende vurdering / undersøgelse (NA)	129
Indgået 2018 efter fravalg	7
Afsluttede undersøgelser i 2018	
Offentliggjorte redegørelser og rapporter < 12 mdr.	10
Offentliggjorte redegørelser og rapporter > 12 mdr.	0
Uafsluttede sager	
Uafsluttede sager pr. 31/12-2018	4
Uafsluttede sager pr. 31/12-2017	7

Note: Redegørelser og rapporter er inkl. forenklede 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 stiler 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 på anbefalinger			
		Efterkommet/ Lukket		Åben	
År	I alt		%		%
2014	5	5	100	0	0
2015	3	3	100	0	0
2016	4	4	100	0	0
2017 *	7	1	14	6	86
2018	7	0	0	7	100
I alt	26	13	50	13	50

* Indtil 2017 blev tallet opgjort i oktober måned året efter, hvorfor sager lukket det efterfølgende år har været medtaget. Fra 2017 og fremefter vil tallet alene indeholde antallet af anbefalinger lukket i det år som årsrapporten omfatter, hvilket resulterer i at bl.a. antallet af afsluttede anbefalinger i 2017 og frem er ekstraordinært lavt.

Årsberetningen for 2017 indeholdt på jernbaneområdet 7 åbne anbefalinger, og Havarikommissionen fremsatte i 2018 i alt 7 anbefalinger. Ud af disse i alt 14 anbefalinger er 1 i 2017 blevet efterkommet/lukket, således at der nu er 13 åbne anbefalinger.

En oversigt over alle åbne anbefalinger inden for jernbaneområdet er givet i Appendiks 1.

5. STATISTIKKER OVER RAPPORTEREDE HÆNDELSER

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

De statistiske oversigter på jernbaneområdet kan med fordel læses sammen med Trafikstyrelsens ”Sikkerhedsrapport for jernbanen”, der er baseret på årlige indberetninger fra operatører og infrastrukturforvaltere i Danmark. Disse indberetninger omfatter også 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 i 2018

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 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens 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 Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens som sikkerhedsmyndighed har vurderet tiltagene som tilstrækkelige, og ikke vil foretage sig yderligere.

Afvist: Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens eller andre myndigheder som rekommandationen var stilet til har afvist at foretage sig noget.

2018 udstedte

Regionaltog kollideret med gravemaskine mellem Skodsborg og Klampenborg den 14.11.2017 (2017-465)	
Den 14.11.2017 klokken 07:43 kolliderede tog 2026 med en gravemaskine på strækningen mellem Skodsborg og Klampenborg. Ved ulykken var de sikkerhedsmæssige barrierer (aftale forud med vagthavende, meldinger og dækninger, m.v.) der skulle hindre ulykker i sådanne situationer, tilsyneladende sat ud kraft eller tilsidesat.	
DK-2018 R 6 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark fører tilsyn med - især kortvarige - sporspærringer med henblik på at tilse at sikkerhedsbestemmelserne overholdes af såvel SR-arbejdsledere som stationsbestyrere, vagthavende og trafikal(e) driftsansvarlige - herunder sikrer, at hensynet til toggang og prioritering af entreprenørernes arbejde på intet tidspunkt medfører at sikkerhedsbestemmelser tilsidesættes.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2018 R 7 af 13.11.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sikrer at Banedanmark vurderer hvorvidt bestemmelserne i SR om anvendelse af kortvarige sporspærringer i forlængelse af ovenstående skal ændres, således at Banedanmark sikrer at kortvarige sporspærringer ikke må anvendes, når sporet bliver ufarbart, f.eks. når gravemaskiner – også kortvarigt – skal ind i sporet. Desuden bør Banedanmark sikre at reglerne for kortvarige sporspærringer – i overensstemmelse med SSB 30/2017, 07/2018 og senest SSB 26/2018 ikke kan anvendes i spor uden sporisolation (SR bilag 8), uden etablering af supplerende barrierer (til erstatning for anvendelse af kortslutningsstrop).	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Person ramt af tog i overgang mellem perroner på Tjæreborg den 10.08.2017 (2017-133)
10.08.2017 kl. 14:43 blev en dreng ramt af tog i perronovergangen over spor 1 til perronen ved spor 2 på Tjæreborg Station. Påkørslen skete fordi den unge mand løb i perronovergangen, idet han formentlig med fokus på at nå toget i spor 2 overså eller ignorerede advarslerne fra varslingsanlægget og heller ikke

nåede at se det fra Esbjerg gennemkørende tog Den unge mand, der omkom ved påkørslen, skulle med et regionaltoget, der holdt i spor 2.	
DK-2018 R 4 af 09.08.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer vurdering af Banedanmarks sikkerhedsledelsessystem, i forhold til hvorvidt eller hvordan sikkerhedsledelsessystemet håndterer nye sikkerhedsrelevante oplysninger, som ikke direkte er et resultat af en ulykke eller hændelse.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2018 R 5 af 09.08.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen sikrer en risikovurdering gennemført, med henblik på at vurdere hvorvidt aktiveringstidspunktet i advarselsanlæg bør være afhængig af togenes hastighed.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Rapport - Person ramt af tog i overgang mellem perroner, Bred, den 28.07.2017 (2017-132)	
Den 28.07.2017 kl 00:20 blev en ung mand ramt af tog i perronovergangen på Bred station. Den unge mand omkom ved påkørslen. Han var umiddelbart inden påkørslen steget af et tog, der var ankommet fra Odense i spor 2, og skulle, sammen med sine kammerater, krydse spor 1 i perronovergangen.	
DK-2018 R 3 af 13.07.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler i fortsættelse af tidligere anbefalinger efter ulykkerne i Tølløse hhv. Kværndrup, at TBST:	
a) foranlediger sikkerheden ved samtlige publikumsvendte perronovergange i Danmark vurderet og i fortsættelse af Banedanmarks rapport af 31.05.2018 "Opfølgning på sikkerheden i Banedanmarks publikumsvendte perronovergange" b) foranlediger vurderet, om de nuværende sikringsforanstaltninger ved perronovergange er tilstrækkelige og tidssvarende i forhold til nuværende brugsmønster og passageradfærd og sammenholdt med de forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger, der indføres og er blevet indført ved jernbaneoverkørsler.	
Det bemærkes, at anbefalingen også omfatter perronovergange uden for Banedanmarks område.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

Persontog afsporet under indkørsel på Ruds Vedby Station den 10.02.2017 (2017-51)	
Kl 10:35 afsporede Lokaltogs tog 192041 i et nyt sporskifte i spor 2 på Ruds Vedby Station. Toget medførte ca. 8-10 passagerer og en togrevisor.	
DK-2018 R 1 af 31.01.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Lokaltog sikrer at gældende regler for montering af låsebolte og eftersyn af sporskifter sikret med låsebolte er opdaterede og kendt af alle berørte medarbejdere.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:
DK-2018 R 2 af 31.01.2018	Status: Åben
Havarikommissionen anbefaler at Lokaltog ved brug af f.eks. Banedanmarks sikkerhedsrelaterede konstruktioner sikrer modtagelse af information om ændrede sikkerhedsmæssige normer, anvendelsesbetingelser mv.	
Besvarelse af rekommandation:	Bemærkninger:

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 hastig, 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
Havarikommisionen 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
Havarikommisionen 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
Havarikommisionen 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: Efterkommet
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.	
Besvarelse af rekommandation: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen følger op på anbefalingerne.	Bemærkninger:

2016 og tidligere udstedte

Ingen åbne