

Aarhus Kommune

Manglende eftersyn af letbanekøretøjer

Torsdag den 10. november 2022 blev 6 tog af typen Tango taget ud af drift, og fredag den 11. november yderligere 1 tog af samme type. Togene tages ud af drift efter besked fra operatøren Keolis Letbaner (KAL), der under en inspektion af togvedligeholderen Stadler Rail Service (SRS) samme dag har konstateret at de pågældende tog har overskredet et påkrævet eftersyn. Tango-toget skal have eftersat alle aksler efter 500.000 km kørsel, og dette var ikke sket.

Jeg giver hermed min umiddelbare redegørelse for de aktioner, der er sat i gang efterfølgende. Vi er i gang med at udarbejde en årsagsanalyse (se nedenfor), og indtil den er færdig, kan der ikke konkluderes endeligt på den eller de bagvedliggende årsager til de manglende eftersyn. Når årsagsanalysen er færdig, vil vi kigge ind i ansvarsfordelingen for de manglende eftersyn, og der vil også blive konkluderet på evt. tiltag for at undgå en lignende situation sker igen.

Driften er reduceret i en periode

Da Aarhus Letbane I/S (AAL) har 12 Tango-tog påvirkede denne beslutning driften i meget høj grad. Det gik især hårdt ud over Grenaabanen, hvor Tango-togene kører (den anden tog-type, Variobahn, må kun køre til Hornslet). Der blev kørt med stærkt nedsat drift mellem Grenaa og Lystrup hen over den første weekend, og fra mandag den 21. november 2021 med timesdrift mellem Grenaa og Aarhus H.

Med så mange Tango-tog ude af driften, og med de almindelige eftersyn, der stadig skal foretages, så er der ikke tog nok til at køre den fulde køreplan. I uge 47 og 48 køres der derfor efter søndagskøreplanen på Grenaabanen (L1 mellem Grenaa og Aarhus H). Det betyder i praksis timesdrift på hele banen hele driftsdøgnet. På de øvrige strækninger køres efter den normale køreplan, med enkelte planlagte aflysninger.

Udbedring af de manglende eftersyn

SRS har igangsat eftersynene. Ifølge vedligeholdelsesmanualen skal eftersynet foregå ved en metode, hvor akser og hjul afmonteres fra toget, og hvor akslerne "gennemlyses" med en metode, der hedder magneflux. Det skal planmæssigt foregå hos en underleverandør, hvilket indebærer tid til transport.

Det første sæt á 8 aksler blev sendt til underleverandøren tirsdag den 15. november 2022. Eftersynet er for nuværende ikke færdigt, men det er tydeligt, at det er en langstrakt procedure.

Parallelt hermed arbejdes der derfor på en anden og hurtigere metode. Den mest almindelige metode er, at denne type eftersyn foretages med ultralyd, hvilket kan gøres mens akslerne sidder på toget. Det sparer tid at hjul og aksler ikke skal afmonteres fra toget, og derudover er ultralyd også en meget hurtigere metode end magneflux. Ændringerne i metoden forventes at kunne være på plads i løbet af et par uger, men er afhængig af kvaliteten af dokumentation, vurderinger mv.

Brev

Aarhus Letbane I/S
Thomas Koppels Gade 311
DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724
EAN: 5798002913088
info@aarhusletbane.dk
letbanen.dk

24. november 2022
Journal-nr. 10.14.02

Kontaktperson

Michael Borre
Direktion
M: +45 26 84 73 23
E: mib@aarhusletbane.dk

Såfremt der er god fremdrift i arbejdet med at ændre metoden, forventes det, at der er tog nok klar til at igangsætte halvtimesdrift på Grenaabanen inden jul. Det er også forventeligt, at den fulde køreplan med kvartersdrift til Hornslet kan iværksættes fra starten af det nye år. Metodeændringen har derfor meget høj prioritet.

Årsagsanalyse

AAL har igangsat en årsagsanalyse, der skal belyse årsagerne til, at de nødvendige eftersyn efter 500.000 km ikke er blevet foretaget. Årsagsanalysen kigger ind i såvel SRS, KAL og AAL. KAL er inddraget, da de som operatør er ansvarlig for driften af Aarhus Letbane og for at sikre, at SRS vedligeholder togene på en sikker måde. I praksis foretager KAL stikprøvekontroller af SRS' arbejde, togenes tilstand mv.

Organisering og ansvar

Fordeling af opgaver og ansvar er lidt kompleks, så her følger en kort gennemgang af de forskellige aktørers ansvar for letbanesikkerheden ved Aarhus Letbane.

AAL ejer togene og udlejer dem til KAL. AAL er desuden infrastrukturforvalter med sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen.

ASAL-konsortiet er ansvarlig for vedligehold af togene ved AAL, som aftalt i Turnkey Contract fra juli 2014. I praksis varetager **SRS** kontraktansvaret på vegne af konsortiet.

KAL har ansvaret for operatøropgaverne ved AAL, som aftalt ved Operatørkontrakt af juni 2015. Ansvar varetages bl.a. med udgangspunkt i et udstedt sikkerhedscertifikat fra Trafikstyrelsen. KAL lejer togene af AAL og skal bl.a. jævnfør Bilag E1 til Operatørkontrakten sikre at togene til enhver tid lever op "til de enhver tid gældende love og forskrifter i Danmark", og "er forpligtet til at følge op på, at vedligeholdelsen af togene udføres i overensstemmelse med vedligeholdelsesaftalen".

Det sikkerhedsmæssige ansvar for togene er således placeret hos SRS, mens KAL er ansvarlig for at sikre at SRS lever op til dette ansvar. I forlængelse af årsagsanalysen vil vi nærmere undersøge hvorvidt snitflader, samspil og ansvar mellem parterne kan optimeres.

Venlig hilsen



Michael Borre
Administrerende direktør