

Fejlagtig forbirangering (signalgivning aflyst). Taulov. 08.10.2000

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på det fra implicerede parter m.v. rekvirerede informationer. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data vedrørende nedenstående sikkerhedsmæssige hændelse, er Jernbanetilsynet nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til flere rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække andre forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 08.10.2000 fik IC 805 på vej fra Fredericia mod Taulov af fjernstyringslederen i RFC Fredericia tilladelse til at forbirangere AM-signal 1041. I stedet forbirangerede toget det efterfølgende I-signal Q (Taulov) og standsede inde på stationen ved SI-signal A.

Hændelsen fandt sted i forbindelse med ibrugtagning af nyt sikringsanlæg i Taulov og signalgivningen på Taulov station var aflyst; det var ikke muligt at få "kør" i sidste AM-signal (alle tre retninger), fordi sidste blokafsnit for Taulov viste besat under ibrugtagningen. Endvidere indikeredes strækningen Fredericia - Taulov ikke for fjernstyringslederen i RFC Fredericia.

1.2 Undersøgelser

Ibrugtagningen af sikringsanlægget blev bekendtgjort i "DJF-cirkulære NR.09/2000" dateret 26.2.01 og gyldigt fra 06.10.00 til 10.10.00 – med fordeling til bl.a. DSB sikkerhed (men ikke til andre jernbanevirksomheder og ikke til lokomotivførere). Endvidere bekendtgjordes forholdet i La for uge 40 og 41 med oplysning om at "alle signaler viser "stop"" og at årsagen var "Ibrugtagning af nyt sikringsanlæg jvf DJF-cirkulære nr 09. Radiokanal D29".

Banestyrelsen havde forud for arbejdets iværksættelse udarbejdet en risikovurdering (25.09.2000), der redegjorde for hvilke ekstraordinære sikkerhedsforanstaltninger, der skulle træffes, samt baggrunden for disse. Foranstaltningerne var relateret til trafikafviklingen på Taulov station, men ikke til kørslen mod Taulov (FC-lederens rolle).

¹Undersøgelsen er udført med hjemmel i Lov om Jernbanesikkerhed § 4 samt Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane

Der var således ikke i det foreliggende materiale oplysninger om instruktion til FC-lederen i Fredericia hhv. fordeling af cirkulæret til denne eller til lokomotivførerne.

Det fremgår derfor ikke af materialet om lokomotivføreren var i besiddelse af det førnævnte sikkerhedscirkulære (DSB sikkerhed har oplyst at man normalt fordele i overensstemmelse med den på cirkulæret angivne fordeling. Det var i dette tilfælde for DSB's vedkommende kun angivet DSB sikkerhed!), men da der i La var optaget oplysninger om den aflyste signalgivning – dog kun for Taulov – med henvisning til det nævnte cirkulære har oplysning om cirkulærets eksistens været tilgængelig for såvel fjernstyringsleder (La forudsættes fordelt til RFC Fredericia) som lokomotivfører; sidstnævnte forudsættes at have været i besiddelse af gældende La, idet det er lokomotivførerens ansvar at altid at være i besiddelse af denne.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at FC-lederen i Fredericia kaldte toget op via strækingsradioen medens dette endnu var i bevægelse hen mod et signal og at tilladelse til forbirangering (af AM 1041) blev givet da toget var standset, men uden at lokomotivføreren forud oplyste hvilket signal han var standset ved eller sammenholdt dette med tilladelsen (trods gentagelse af meldingen). Ifølge SR § 47 må forbirangering først gives (af stationsbestyreren) når (SR § 47 pkt. 2.4)

- toget er standset foran signalet og
- lokomotivføreren har givet melding om standsningen.

Der er i SR § 47 pkt. 2.2 nøje angivet ordlyd for den melding lokomotivføreren skal afgive *når* toget holder for ”stop” ved et hovedsignal; meldingen skal indeholde oplysning om såvel tognummer som signalbetegnelse og nummer.

Det fremgår ikke om / hvorledes FC-lederen havde sikret sig, at blokafsnittet – der ikke indikeredes i RFC – var frit. Det blev efterfølgende klarlagt at AM-signalet havde vist ”kør” ved IC 805's passage idet blokken virkede for første gang under ibrugtagningen.

2

Konklusion

På det foreliggende grundlag anses den direkte årsag til denne faresituation er at fjernstyringslederen ikke – især under hensyntagen til de mangelfulde indikeringer – sikrede sig at toget holdt stille ved det signal, der skulle forbirangeres (afventede lokomotivførerens melding herom) samt at lokomotivføreren – trods gentagelse af meldingen (om AM-signal 1041) og senere oplysning om, at der jo ikke var noget nummer på I-signalet – ikke sikrede sig at meldingen gjaldt for det signal, der aktuelt skulle passeres. Bestemmelserne i SR § 47 er ikke blevet iagttaget af fjernstyringsleder og lokomotivfører.

Hertil kommer at den af Banestyrelsen udformede instruktion i form af cirkulære dels ikke er dækkende for den aktuelle situation og dels ikke – bedømt ud fra angivelse af fordeling i hovedet – kan forudsættes fordelt til alle berørte – herunder lokomotivførere og stationsbestyrere.

Risikovurderingen må bedømmes som mangelfuld og derudover ikke dækkende alle forhold. I det indledende afsnit står "...Der er derfor i planlægningen af ibrugtagningen udført risikovurdering af de enkelte forhold med henblik på at gennemføre afbødende foranstaltninger, så et acceptabelt sikkerhedsniveau kan opretholdes under hele ombygningen. Disse vurderinger og tiltag er beskrevet i dette notat". Men i de efterfølgende afsnit er alene angivet hvilke foranstaltninger, der skal træffes (og i nogle tilfælde hvorfor). Der fremgår imidlertid ikke af dette dokument nogen egentlig vurdering af risici.

Banestyrelsens forberedelse af sikker afvikling af trafikken (opretholdelse af et acceptabelt sikkerhedsniveau) under den omfattende aflysning af signaler har med hensyn til risikoanalyse og instruktion (cirkulærets fordeling) været ganske utilstrækkelig.

3

Rekommandationer

DSB har oplyst at man har indskærpet bestemmelserne overfor den pågældende lokomotivfører, medens der ikke af Banestyrelsens rapport fremgår nogen foranstaltninger.

Det fremgår ikke hvorvidt Banestyrelsen har truffet nogen foranstaltninger med henblik på forebyggelse.

Da en medvirkende årsag til hændelsen kan have været, at de forudgående risikovurderinger har været mangelfulde og at den deraf følgende instruktion ikke var tilstrækkelig til i nødvendigt omfang at give en sikker fortsat afvikling af toggangen under aflysning af signalgivningen

henstilles at Banestyrelsen gennem sin sikkerhedsorganisation og gennem fastlæggelse af overordnede procedurer sikrer, at der ved arbejder, der påvirker eller kan påvirke den sikre trafikafvikling, gennemføres tilstrækkelige risikovurderinger /- analyser så tidligt, at de kan påvirke arbejdets tilrettelæggelse og at den tilhørende instruktion udformes tydeligt og dækkende samt at den sikres fordelt til alle berørte sikkerhedsmedarbejdere, uanset hvilken virksomhed de er beskæftiget i.

Jernbanetilsynet, 19.06.2002

John Krouel