

Undersøgelse: Alvorlig faresituation i Sulsted 15.05.2000

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

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

1 Hændelse og gennemførte undersøgelser

1.1. Hændelse

Den 15.05.2000 kl. ca. 06.12. passerede tog 116 Sulsteds nordlige I-signal (signal H) i "stop". Toget standsede først i sporskifte 102, der stod i stilling "til venstre" mod spor 1, hvor det modkørende (krydsende) tog 5293 var under indkørsel. Lokomotivføreren på dette tog og den "medrejsende" lokomotivfører har vurderet at afstanden mellem de to tog var 200-300 meter.

Efter at være standset i sporskiftet fik lokomotivføreren tog 116 tilladelse til at rykke nogle meter tilbage, så der kunne komme signal fra I-signalet.

1.2. Undersøgelser

DSB og Banestyrelsen har undersøgt omstændighederne ved hændelsen, herunder foretaget afhøring af de implicerede.

Tog 116 var bestod af et MF-togsæt 5064 - 5264 med ATC.

Sulsted station er beliggende på Banestyrelsens strækning 25 Aalborg Frederikshavn mellem Nørre Sundby og Brønderslev. Strækningen er ikke udrustet med ATC.

Sulsted station var på hændelsestidspunktet fjernstyret fra FC Ålborg under AS-drift og FC-lederen har oplyst at han på Fapp'en bemærkede at 116 passerede I-signalet. Han forsøgte nødopkald, men nåede ikke at gennemføre dette inden togets lokomotivfører meldte sig på radioen med oplysning at han var røget et par meter forbi I-signalet (denne oplysning fremgår også af udskrift af radiobåndet).

Lokomotivføreren fik tilladelse til at rykke tilbage.

Efterfølgende opkald fra tog 5293 gjorde FC-lederen opmærksom på at tog 116 var helt inde i sporskifte (og altså ikke et par meter forbi I-signalet) inden det standsede. Lokomotivføreren for det indkørende tog 5293 havde da han blev opmærksom på det modkørende tog straks bragt sit tog til

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

standsning, således at dette holdt noget inden det PU-signal (ca. 90 meter fra sporskifte 102) hvor det normalt senest skulle standse.

Lokomotivføreren tog 116 har til DSB's afhøring oplyst at han 200-300 meter fra I-signalet blev opmærksom på at dette viste "stop" og indledte farebremsning.. Der foreligger ikke oplysning om lokomotivførerens eventuelle iagttagelse af det fremskudte signal (800 meter foran I-signalet) og der foreligger heller ikke oplysning om hvorfor han kun oplyste om få meters forbi-kørsel, når forbikørslen har været på omkring 250 meter (afstand fra I-signal til sporskifte).

Ud fra bl.a. det oplyste standsningssted er DSK's uheldslager analyseret. Det fremgår heraf at hastigheden ved indledning af farebremsning var ca. 125 km/t og at bremsning blev indledt ca. 220 meter før I-signalet med en samlet bremsevej på 500 meter.

Det fremgår af udskriften af båndoptagelser af radiosamtalerne at lokomotivføreren og fjernstyringslederen aftalte at der ikke "skulle skrives noget" (hvis ikke der var nogen der havde set hvad der skete).

Først da FC-lederen ved opkald fra fra 5293 blev klar over at hændelsen var blevet iagttaget og dennes alvor blev klar, blev hændelsen anmeldt.

Banestyrelsens trafikvagt bemærker i øvrigt, at FC-lederen ved at iagttage indikeringerne på Fapp burde kunne konkludere, at tog 116 helt havde passeret I-signalet (blokindikeringen slukket).

2

Konklusion

På det foreliggende grundlag må det konkluderes

- at lokomotivføreren tog 116 ikke reagerede på det fremskudte signals visning foran Sulsted
- at lokomotivføreren tog 116 først få hundrede meter fra I-signalet iagttog dette visende "stop" og
- at han efter standsning mere end 200 meter efter I-signalet, oplyste (til FC-lederen) at toget kun var kørt få meter forbi I-signalet
- at FC-lederen ikke ved hjælp af indikeringer på Fapp eller på anden vis nøjere søgte at fastslå togets position inden tilladelse til tilbagerykning blev givet, samt
- at FC-lederen og lokomotivføreren aftalte at der "ikke skulle skrives noget" hvilket er en overtrædelse af bestemmelserne i UR pkt. 5.2.

Der er af det foreliggende materiale ikke muligt at fastslå hvorfor lokomotivføreren ikke iagttog det fremskudte signal hhv. ikke reagerede herpå i tide (det bemærkes at der ifølge det oplyste er mindst 1400 meters synlighed til det fremskudte signal, at vejret på hændelsestidspunktet var klart og at der ikke er oplysninger der tyder på, at signalet var slukket).

3

Rekommandationer

Henset til at det kun gennem frivillige indberetninger (MOSH) er muligt at være helt korrekt underrettet om sikkerhedsmæssige hændelser og dermed muliggøre vurdering af den sikkerhedsmæssige udvikling, anses det for en alvorlig sikkerhedsmæssig forsømmelse at søge at skjule en sådan hændelse.

På den baggrund henstilles

1. at vigtigheden af bestemmelserne i Uhedsreglementet (UR) om "Melding og indberetning" indskærpes for såvel lokomotivfører som stationsbestyrer (FC-leder)
2. at Banestyrelsen og DSB efterfølgende vurderer hvorledes der kan sikres større forståelse blandt medarbejdere og ledere for betydningen af den "frivillige" meldingspligt.

Hændelsen kunne under mindre heldige omstændigheder have medført en ulykke med samme karaktertræk som kollisionen i Kølkær den 02.03.2000, der kunne have været afværget med ATC.

På den baggrund samt det forhold at også begge de her implicerede tog havde virksom ATC, understreges anbefalingerne i Kølkær undersøgelsesrapporten om etablering ATC eller tilsvarende sikkerhedssystem.

Jernbanetilsynet 23.05.2001

John Krouel