

## **G-tog fik signal til forkert spor Cph 23.05.2001**

Denne undersøgelsesrapport<sup>1</sup> 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 rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

### **1 Hændelse og gennemførte undersøgelser**

#### *1.1. Hændelse*

Den 23.05.2001 kl. ca. 16.25 fik G 49880 signal til spor 1 på Københavns Lufthavn Kastrup station (Cph), på trods af, at godstog ikke må ekspederes via spor 1 og 2 ("Kastruptunnelen Personbanen"), jf. SIN instruks 11.1. pkt. 5.4.3. og på trods af at togets ATNS-nummer var aktivt og den dertil knyttede køreplan angav spor 11 som ankomstspor.

#### *1.2. Undersøgelser*

Der foreligger undersøgelsesrapport fra Banestyrelsen.

### **2 Konklusion**

Det fremgår af Banestyrelsens undersøgelser, at årsagen formentlig var, at sikringsdatamaterne på Cph i visse situationer svarer fjernstyringssystemet for langsomt, hvorfor fjernstyringssystemet gentager ordren for det tilfælde at sikringsdatamaten evt. ikke har modtaget denne. Den således gentagne ordre (for togvej til toget før 49880) sattes i magasin og kom i til udførelse forud for 49880's ordre.

Det fremgår endvidere, at eftersom togintensiteten er faldet efter 17.06.2001, har "understationsdatamaten" for tiden [Jernbanetilsynets tilføjelse] det fornødne overskud til at reagere på togvejsordrer fra fjernstyringsanlægget.

### **3 Rekommandationer**

Banestyrelsen anfører, at da der med en reduceret toggang efter køreplansskiftet er opnået overskud i "understationsdatamaten" til at behandle og besvare de fra fjernstyringsanlægget modtagne ordrer og derved undgå gentagen udsendelse af ordrer, giver denne hændelse ikke anledning til yderligere foranstaltninger.

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

Eftersom der netop i forbindelse med sikringsanlægget på Cph er anvendelsesmæssige begrænsninger for visse typer af tog, er det ikke acceptabelt at styringen / sikringen af overholdelse af disse begrænsninger synes at trues af

1. at kapaciteten i sikringsanlægget ikke er tilstrækkelig til at bearbejde den muligt forekommende toggang, hhv.
2. samspillet mellem fjernstyringsanlægget og sikringsanlægget.

På den baggrund henstilles - med hjemmel i § 4 i Lov om Jernbanesikkerhed mv. at

Banestyrelsen senest i forbindelse med de igangværende ændringer på Øresundsbanen træffer sådanne foranstaltninger, at den automatiske styring - forudsat korrekt køreplansinformation - ikke kan lede tog ind i områder, der er pålagt restriktioner for de pågældende tog.

-----

Jernbanetilsynet 14.09.2001

John Krouel  
Trafikinspektør