

Spærret forkert spor ved arbejde - Lunderskov

24.04.2001

Denne redegørelse¹ er baseret på de informationer, der er modtaget fra Banestyrelsen og DSB. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data vedrørende denne alvorlige faresituation, har Jernbanetilsynet konkluderet, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 24.04.2001 etableredes RFC Fredericia spærring af 2. hovedspor / spor 2 på Lunderskov station med henblik på transport af en skruemaskine. Under transport af skruemaskinen mellem I-signalet og første sporskifte i Lunderskov, opdagede arbejdsholdet at der var stillet signal (ad ”deres” spor”) mod Vejen. Arbejdsholdet kunne derfor nå at rømme sporet (1. hovedspor / spor 1) inden det gennemkørende tog 623 passerede - ad spor 1 / 1. hovedspor!

1.2 Undersøgelser

Lunderskov er forsynet med sikringsanlæg DSB type 1953, fjernstyret fra RFC Fredericia.

Stationen danner overgang mellem strækning 26. og strækning 29 og er overgangsstation for fjernstyring af strækning 26 Fredericia Padborg (RFC Fredericia) hhv. strækning 29 Lunderskov (excl) – Esbjerg (excl) (FC Esbjerg) – banestykket Vejen – Lunderskov der har strækningssikringsanlæg (linieblok) af typen FELB fjernstyres således fra FC Esbjerg.

Af det foreliggende materiale fra Banestyrelsen fremgår:

- arbejdsholdet havde arbejdet med efterspænding med skruemaskine i 1. hovedspor mellem Lunderskov og Vejen
- der var etableret spærning af 1. hovedspor efter aftale mellem arbejdslederen og FC Esbjerg (08:43)
- der var ikke etableret stedlig dækning af arbejdsstedet
- spærningen var bestilt den 23.04.2001 – dvs. så sent at den ikke var blevet udgivet

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

- af bestillingen fremgik alene sporspærringen i 1. hovedspor for selve arbejdet (samt senere for tilsvarende arbejde i 2. hovedspor) men ikke sporspærring inden for stationsgrænsen
- sporspærringen af 1. hovedspor var desuden aftalt mellem FC Esbjerg og RFC Fredericia
- at både arbejdslederen, FC Esbjerg og RFC Fredericia var klar over, at når arbejdet i 1. hovedspor var afsluttet skulle aftale om at komme forbi I-signalet i Lunderskov træffes med RFC Fredericia
- at det aftaltes mellem RFC Fredericia og FC Esbjerg, at når (FC Esbjerg kunne se at) tog 617 var kommet til Vejen kunne FC Esbjerg blot etablere spærringen
- arbejdslederen og FC Esbjerg hævede spærringen af 1. hovedspor kl 09:30
- at FC Esbjerg kl 09:30 førte en samtale med RFC Fredericia; samtalen indledtes med private informationer og afsluttedes med at ”spærringen” af 1. hovedspor blev hævet
- arbejdslederen henvendte sig til RFC Fredericia (09:52) og oplyste at man var i gang med arbejde i 1. hovedspor ved Lunderskov, samt at man nu var kommet til I-signalet fra Vejen og at man ønskede at rulle ad sporet maskinen ind til første sporskifte i spor 1
- FC-lederen sikrede sig at skruemaskinen ikke kortsluttede sporisolationerne, gav besked om at man nu kunne gå i gang og at arbejdslederen skulle henvende sig når de kommer forbi I-signalet
- arbejdslederen oplyste at de allerede var ved I-signalet, hvorefter FC-lederen atter sikrede sig oplysning om, at skruemaskinen ikke kunne kortslutte, oplyste at der nu var gennemkørsel [for tog 623] og gav arbejdslederen tilladelse til at gå i gang
- det er uklart om der faktisk blev etableret en sporspærring, der stilledes ikke krav om dækning
- arbejdslederen kl. 09:59 henvendte sig til FC Esbjerg og oplyste at han er på vej ind i Lunderskov, derefter en del privat samtale
- RFC Fredericia kl. 10:14 oplyste FC Esbjerg om at 2. hovedspor Vejen - Lunderskov var blevet spærret
- arbejdslederen kl. 10:15 kontaktede RFC Fredericia, fik bekræftet at det var 1. hovedspor, der havde været tale om, og oplyste at der lige var kørt et tog igennem der, hvor de arbejdede
- FC-lederen i RFC Fredericia mente nu at arbejdslederen havde sagt 2. hovedspor (hvilket også angives at være noteret i telegramjournalen)

- FC-lederen ikke kunne se hvad der foregik, fordi skærm og tastatur blev skiftet
- arbejdslederen oplyste at man lige akkurat nåede at få flyttet mennesker og maskiner – det var sekunder fra at mennesker og maskiner blev kørt ned

Der er tidligere forekommet en alvorlig faresituation under anvendelse af skruemaskine, nemlig den 30.01.2001, da et IC-tog påkørte en skruemaskine mellem Esbjerg og Tjæreborg^[JEK1].

Banestyrelsen har oplyst, at FC-lederen i Fredericia på grundlag af denne hændelse samt efterfølgende samtaler har skullet godtgøre fornødent kendskab til sikkerhedsbestemmelser mv. før genoptagelse af tjeneste som FC-leder.

Endvidere har Banestyrelsen oplyst, at man ville iværksætte forskellige tiltage for at understrege vigtigheden af meldingsdisciplin.

2

Konklusion

På det foreliggende grundlag synes det godtgjort, at den alvorlige faresituation opstod fordi, FC-lederen i Fredericia misforstod arbejdslederens oplysninger, således at 2. hovedspor Lunderskov – Vejen blev spærret i stedet for spor 1 inden for I-signalet og fordi der ikke var etableret korrekt stedlig dækning. Hertil kan have bidraget den sene bestilling af de tilknyttede spæringer (den foreliggende bestilling omfattede ikke den aktuelle situation) og de på hændelsestidspunktet uklare bestemmelser for ”småspæringer”.

Det synes endvidere klart, at der ikke var etableret korrekt dækning af arbejdsstedet i forbindelse med spærningen af 1. hovedspor.

3

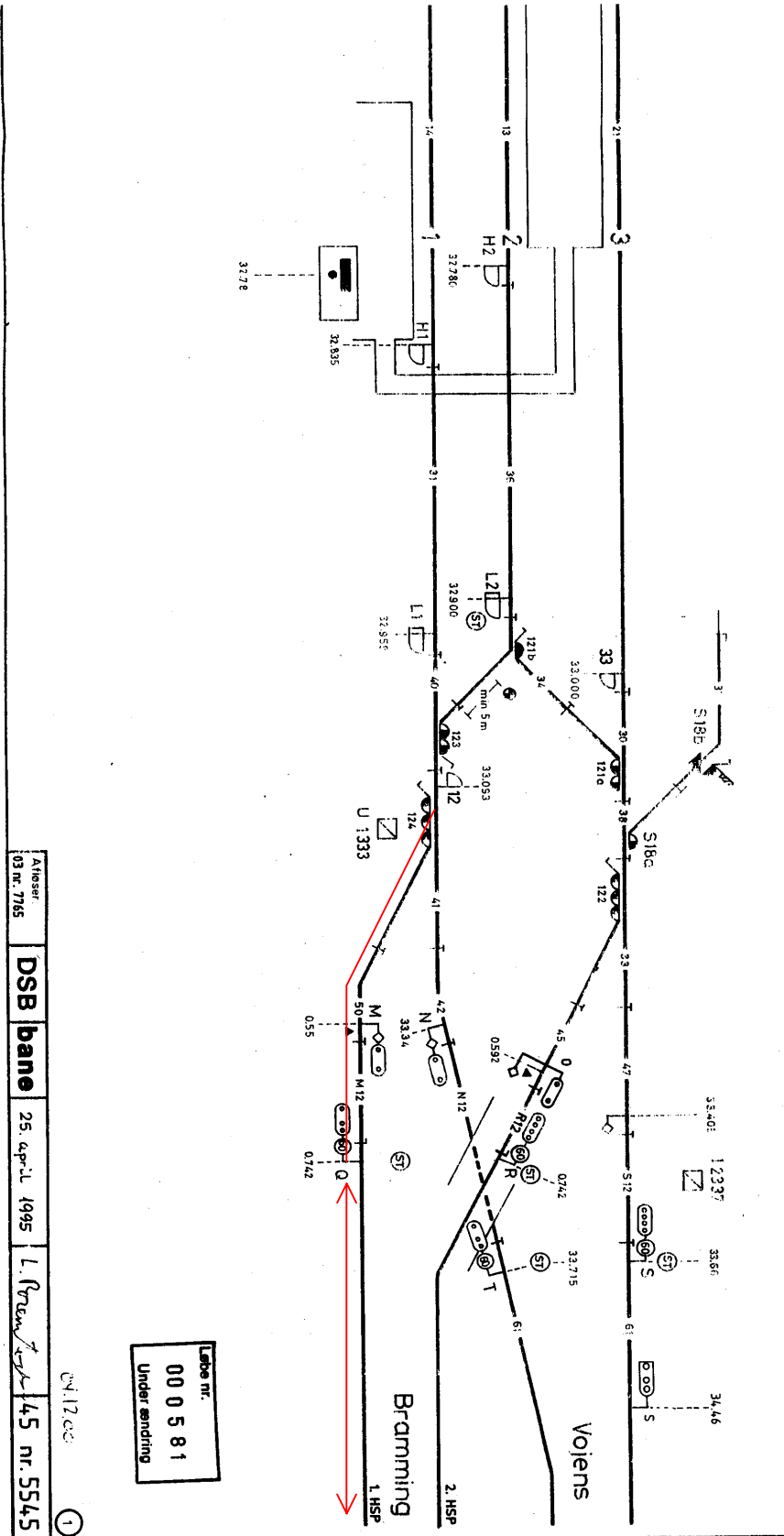
Rekommandationer

Hændelsen og de foreliggende oplysninger giver ikke anledning til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, idet Banestyrelsens nyudgivelse af ”Arbejde i spor” og den tilhørende supplerende uddannelse må ventes at have imødegået de generelle problemstillinger i forhold til planlægning og sikring af arbejder.

Jernbanetilsynet, den 11.03.2004

John Krouel
Undersøgsleder

Spor-og signalplan – uddrag



Atteser 03 nr. 7165
DSB bane 25. april 1995 L. Rønne 45 nr. 5545

Udby nr.
00 0 5 8 1
Under sendring

0412.00

1