

## Tog kom i andet spor end det der var signal til, Sønderborg 30.04.2001

Denne undersøgelserapport<sup>1</sup> er baseret på det fra implicerede parter m.v. rekvirerede (modtagne) informationer. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

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

### 1 Hændelse og undersøgelser

#### 1.1 Hændelse

Den 30.04.2001 fik tog 949 (ER) signal til spor 1 i Sønderborg, men kom – trods togvejsfastlægningen til spor 1 – ind i spor 2.

#### 1.2 Undersøgelser

Sikringsanlægget i Sønderborg er DSB Type 1954, fjernstyret fra RFC Fredericia. Stationen er udrustet med I-, U- og PU-signaler. Indkørselshastigheden til begge spor er 60 km/t.

Der var fejlretningspersonale i Sønderborg for udbedring af jordfejl.

Fejlfetersøgningen skete ved at afmontere ledningerne for et sporskifte ad gangen, såfremt fejlen ikke forsvandt, genmonteredes ledningerne. Eftersøgningen skete fra spsk 01 til sporskifte 07 og ved sporskifte 07 forsvandt fejlen.

Efterfølgende manglede RFC kontrol på sporskifte 03, hvorfor der blev skiftet en sikring. Da tog 949 herefter var kommet i forkert spor, kunne det konstateres, at der var ombyttet to ledninger i muffen til sporskifte 03.

Der synes i forbindelse med fejlfetersøgningen og genmontage af ledninger ikke foretaget kontrol af montage / sporskifters stilling.

Farvemanchetter manglede på flere af ledningerne i relærummet – dog ikke til sporskifte 03.

Der var ikke udpeget en arbejdsleder og FC-lederens kommunikation skete skiftevis med begge sikringsmontører.

---

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

Der var under fejlretningen udfald af fjernstyringsforbindelsen til RFC Fredericia, hvorfor relevante sporskifter på et tidspunkt aflåstes med låsebolt.

Banestyrelsen konstaterer i sin undersøgelsesrapport af 15.01.2001, at

- fejlretningspersonale havde ombyttet to ledninger til muffen for sporskifte 03 og
- at man ikke havde overholdt *retningslinierne* for sporskifteafprøvning samt
- at der ikke fandtes en egentlig afprøvningsprocedure for afprøvning af sporskifter
- der ikke blev indgået tilstrækkeligt klare aftaler om fejlretningsarbejds udførelse.

Efterfølgende fremsendte Banestyrelsen en formular for afprøvning af sporskifter som man mente burde have været anvendt i den aktuelle situation.

I forbindelse med et uddybende svar 06.02.2002 anførte Banestyrelsen, at ”man ikke fandt det uholdbart” at have sådanne afprøvningsregler, og at der derfor var udarbejdet en ny normaltegning AN 230V nr. 1750 (14.01.2002), der i første omgang dækker kontrol af kabler til sporskiftedrev efter reparation. Normaltegningen skal løbende udbygges til også at omfatte afprøvningsregler for andre sikringskabler.

Banestyrelsen refererer til lignende hændelser i Hjørring 13.10.1988 (hvor tog 140 fik indkørsel til spor 2, men kørte ind i spor 1 hvor tog 591. 140 blev bragt til standsning ca. 100 meter før 591) hhv. 22.1.10.1998 i Tinglev.

Efter en alvorlig faresituation mellem Sommersted og Farris den 19.08.1996<sup>2</sup>, krævede Jernbanetilsynet at ”den lille røde” – hvis mangelfulde og upræcise instruktion vurderedes at have haft afgørende indflydelse på hændelsesforløbet – blev bearbejdet. Medio 2003 udsendte Banestyrelsen ”Sikkerhedsregler for arbejde i sikringsanlæg (herunder overkørselsanlæg) i drift og i forbindelse med uheld”, som en midlertidig tilrettet udgave af ”den lille røde”; en endelig ny udgave, der tager højde for den tekniske udvikling samt Jernbanetilsynets bemærkninger ventes udsendt i løbet af 2004.

## 2

### Konklusion

Det synes godtgjort, at ledningerne til sporskifte 03 i forbindelse med fejlfetersøgningen blev genmonteret forkert, samt at der i forbindelse med denne eftersøgning ikke skete kontrol af, at montering var sket korrekt.

Banestyrelsen har ikke dokumenteret nogen egentlige retningslinier eller procedurer for afprøvning og kontrol i denne situation, men har efterfølgende udsendt sådanne retningslinier. Der er endvidere ikke dokumenteret procedurer for ledelsesmæssig opfølgning og kontrol.

---

<sup>2</sup> to tog i køreretning mod hinanden på samme enkeltspor

## 3

**Sikkerhedsmæssige rekommandationer**

Banestyrelsen har oplyst, at man i 2001 gennem medarbejdermøder og ”SR-information” har haft fokus på udveksling af sikkerhedsmeldinger.

Endvidere er i 2002 udarbejdet en ”normaltegning” for kontrol af kabler til sporskiftedrev efter reparation.

På det foreliggende grundlag henstilles at Banedanmark fremkommer med en redegørelse (plan) for og sikrer færdiggørelse af den endelige udgave af ”Sikkerhedsregler for arbejde i sikringsanlæg (herunder overkørselsanlæg) i drift og i forbindelse med uheld” i overensstemmelse med betingelserne for godkendelse af den midlertidige udgave [JEK1] og parallelt hermed sikrer indførelse og dokumentation af tilhørende procedurer, herunder retningslinier for tilsyn med overholdelse af procedureerne.

-----

Jernbanetilsynet, den 03.03.2004

John Krouel  
Undersøgelsesleder

