

Misforståelse om arbejdssted i forbindelse med sporspærring 10.11.2002

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på materiale fra Banestyrelsen. 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 rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 10.11.2002 kl. faldt I signal A på Københavns Hovedbanegård (Kh) på ”stop” foran tog 2287.

1.2 Undersøgelser

Af Banestyrelsens rapport fremgår bl.a.

- at en kabelmontør fra LOKO-projektet kl. ca. 22.55 henvendte sig til stationsbestyreren (stbst) for København H for at få tilladelse til at afbryde to sporisolationer i nordenden af København H
- at stbst på basis af oplysning om at kabelmontøren befandt sig ved Vesterport, antog at arbejdet skulle foregå på fri bane – den fjernstyrede strækning – og derfor henviste til FC-lederen for Kystbanen
- at kabelmontøren til FC-leder Kystbanen oplyste at han var ved signal D, hvorfor denne antog – om end han var i tvivl, da han bl.a. ikke genkendte isolationsnumrene - at der var tale om Østerport
- at stationsbestyreren har oplyst at arbejdsstedet (på Østerport) blev dækket ved omstilling og lokalaflysning af sporskifter
- at U-signal C på Østerport kun er mærket ”U”
- at kabelmontøren har oplyst at han de seneste 14 dage forud havde gennemført denne type omlægning uden problemer
- at der ikke i disse 14 dage er notater om sporspærringer med den pågældende som arbejdsleder
- at der ikke er noteret noget om sporspærringen den 10.11. i Kystbanens sporspærringsskema (bilag til telegramjournalen)

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

- at FC-lederen for Kystbanen var færdiguddannet som ”transportdisponent” 16.06.2002
- at kabelmontøren tidligere havde arbejdet som banevagt ved mindre sikringsarbejder, men ikke har nogen dokumenteret sikkerhedsmæssig uddannelse
- at kabelmontøren ikke syntes at have været klar over, at han arbejdede inden for København H’s I-signal
- arbejdet var ikke forud aftalt / bestilt
- LOKO-projektet havde ikke udarbejdet en sikkerhedsplan for arbejdet.

2

Konklusion

Årsagen til hændelsen synes på det foreliggende grundlag at være den utilstrækkelige planlægning af arbejdet fra LOKO-projektets / Banetekniks side, herunder

- ingen forudgående aftaler med RFC Kh
- ingen sikkerhedsplan
- anvendelse af en medarbejder (kabelmontøren) uden den fornødne sikkerhedsmæssige uddannelse.

Hertil kommer

- at FC-lederen for Kystbanen ikke har været tilstrækkeligt opmærksom
- at FC-lederen for Kystbanen ikke har foretaget notater om sporspærringen.

3

Rekommandationer

Banestyrelsen oplyser

- at det er meddelt kabelmontørens chef, at kabelmontøren ikke må anvendes som arbejdsleder eller banevagt før han har den fornødne sikkerhedsmæssige uddannelse
- at FC-lederen har fået indskærpet hvorledes han skal forholde sig ved sporspærringer, herunder at han skal foretage notat om sporspærringer og at han burde have fastholdt kravet om stedlig dækning
- at Baneteknik er blevet indskærpet kun at anvende personale med de nødvendige uddannelser
- at LOKO-projektet skal sikre (sikkerhedsmæssig) planlægning af denne type arbejder (sporspærringer / sikkerhedsplaner), at der kun anvendes personale med den krævede uddannelse og at den manglende mærkning af U-signal på Østerport station bringes i orden.

Banestyrelsen giver endvidere udtryk for, at de nye regler for arbejder i spor, der trådte i kraft den 01.02.2003, vil reducere risikoen for denne type hændelser.

Jernbanetilsynet kan generelt tilslutte sig Banestyrelsens konklusioner og de truffe foranstaltninger.

Det fremgår imidlertid af ikke af Banestyrelsens undersøgelse hvorfor LO-KO-projektet / Baneteknik ikke har sikret den fornødne planlægning og anvendelse af uddannet personale.

Jernbanetilsynet 06.06.2003

John Krouel
Trafikinspektør