

## Rangeruheld i Glostrup 18. marts 2003

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 dette jernbaneuheld er Jernbanetilsynet nået til følgende konklusion:

Årsagen til uheldet er, at rangerlederen giver lokomotivføreren besked på, at køre til spor 0. på trods af at sporskifte S 10 ikke var omstillet til kørsel mod spor 0 (se pkt. 3).

Jernbanetilsynet henstiller, at Railion og Banestyrelsen sammen analyserer om der er forhold i de eksisterende procedurer, arbejdsplaner og regelværn samt uddannelsesforløb (herunder efteruddannelse) der skal ændres.

Endvidere skal der i samme forum ses på om der er infrastrukturelle forhold der har betydning for rangersikkerheden. Der er hændelser -typisk afsporinger, hvor infrastrukturens tilstand har været en medvirkende årsag.

Jernbanetilsynet/Trafikstyrelsen vil via tilsyn følge op på rekommandationen.

Derudover skal tilsynet sikre, at alle erfaringer inddrages i SR/SIN arbejdet – og at der ses på det faktum, at det ofte er meget erfarne folk der er involveret i ulykkerne.

### **1 Hændelse og undersøgelser**

#### *1.1 Uheldet*

Tirsdag den 18. marts kl. ca. 12.35 kolliderede et rangertræk med henstående vogne på Glostrup station.

Tog 49841 var ankommet fra Malmø med 14 vogne. Vognene blev koblet af i vestenden af spor 6. Tiltrædende rangerleder briefede lokomotivføreren vedrørende rangeringen, herunder at han ikke skulle skifte førerrum før han var i spor 0.

Lokomotivet kørte herefter videre vest på i spor 30 [bemærk spor 30 er spor 6's forlængelse] og koblede på 24 andre vogne og var herefter oprangeret som tog 49880 der skulle afgå til Sverige.

Da rangerlederen var færdig med sammenkoblingen meldte han til lokomotivføreren, at han godt måtte køre frem i spor 0.

---

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

Rangertrækket kørte med frem mod spor 6 og kolliderede med de 14 vogne der netop var koblet af. Ved kollisionen afsporede 5 vogne, to eksede, så de ragede ud i spor 1, der er gennemkørselsporet mod København.

Den direkte årsag var, at sporskifte s10 stod til kørsel mod spor 6 i stedet for spor 0.



### 1.1.1

#### *Rangeringsrutiner*

Rangering med 49841 er normalt på formiddagsvagter.

Det oplyses at ved stort tog<sup>2</sup> skiftes førerrum. Det er dog ikke defineret hvad der forstås ved et stort tog.

Det betyder at der er tale om et skøn fra rangerleder til rangerleder. Begrebet ”stort tog” eksisterer ikke i de nuværende rangerbestemmelser - og som Railion oplyser så ønsker de at ”Sikkerheden skal være den samme, uanset om der rangeres med nogle få vogne eller med et helt tog.”

Det er derfor op til Railion af få begrebet ”stort tog” fjernet fra rangerpersonalets begrebsverden da benyttelse af uautoriserede begreber kan være med til at påvirke sikkerhedskulturen.

Der er ingen faste regler for, hvor en lokomotivfører skal være placeret [bortset fra når der udelukkende rangeres med trækraften(er) uden vogne (Ranger Reglementet § 3.3) eller når der rangeres på Banestyrelsens område og lokomotivføreren er rangerleder (Ranger Reglementet 5.1). Det var han ikke her]

<sup>2</sup> Formuleringen ”stort tog” stammer – i denne sag - fra en af de tjenestlige afhøringer Railion har foretaget.

Som rangeringen er planlagt og udført i det her tilfælde er det rangerlederen der bestemmer hvor han ønsker lokomotivføreren placeret.

*1.1.2 Materiel*

Lokomotiv EG 3110 tilhørende Railion.

De involverede vogne kom fra forskellige godsoperatører.

*1.1.3 Tilskadekomne*

Lokomotivføreren slog ryggen og kom på skadestue.

*1.1.4 Skader*

Banestyrelsen har efter uheldet udskiftet 6 sveller, justeret, siderettet og stoppet ca. 20 meter spor. Beløber sig til ca. 50.000 dkr.

Skader på lokomotiv og vogne samt hjælpevognsassistance beløber sig ifølge Railion til 1.100.000 dkr.

*1.1.5 RID*

Der befandt sig 7 tankvogne, tomme efter UN 80 1789 Saltsyre blandt de op-rangerede godsvogne.

Der blev ikke fundet synlige skader på vognene, som sammen med de øvrige blev efterset v/DSB Sikkerheds foranstaltning.

Sikkerhedsrådgiveren blev underrettet og har udarbejdet en rapport som konkluderer, at der ikke er grund til ændringer i arbejdsplanen.

**2**

**Tiltag**

Med baggrund i flere alvorlige hændelser har Railion ultimo 2002 iværksat ekstraordinære tiltag med fokus på sikkerhed.

Indsatsen er koncentreret på 2 områder

Rangering og rangerledelse:

Mange hændelser kan tilskrives forkert adfærd og /eller utilstrækkelige og uhensigtsmæssige procedurer under rangering, herunder rangerledelse.

På baggrund af enkelte hændelser, der kunne have haft meget alvorlige konsekvenser blev der sat fokus på ATC (oplysninger på bremsesedlen og brug af "passage stop").

Med hensyn til sikkerhed omkring rangering besluttede og iværksatte Railion følgende aktiviteter:

- Sikkerhedsinstruks, med præcisering og opstramning af forholdene omkring rangering
- Fællesmøde med ledere og arbejdsledere med sikkerhed- og sikkerhedsarbejde som eneste punkt

- Løbende og konsekvent tilsyn og opfølgning lokalt på, at reglerne overholdes.

Railion vurderer, at indsatsen har givet et fald i antallet af rangeruheld.

Selv om de indførte tiltag ikke har kunne bremse de alvorlige ulykker finder Jernbanetilsynet, at det er et godt initiativ.

Banestyrelsen er for tiden i gang med at opdatere de lokale rangerinstrukser. Rangerinstrukserne skal optages i SIN og rangerbestemmelserne (RR) skal optages i SR, som en ny § 36.

Det er vigtigt at Railion sammen med andre operatører deltager i dette arbejde således, at deres erfaring sammen med Banestyrelsens kan danne grundlag for de nye instrukser og bestemmelser.

### 3

#### **Konklusion**

Den direkte årsag til uheldet er, at rangerlederen ikke kontrollerede - ”--- , at rangertogvejen er retstillet og fri, ---” RR § 3.6. – inden han giver lokomotivføreren besked på, at køre til spor 0. Sporskifte S 10 var ikke omstillet til kørsel mod spor 0.

Det har ikke været muligt at finde årsagen til hvorfor rangerlederen ikke omstillede sporskiftet.

#### 3.1

##### *Indirekte årsager*

Mulige indirekte årsager der er gennemgået.

##### 3.1.1

##### *Sikkerhedskulturen,*

- *Rangerinstruks der ikke var opdateret.*
- *Benyttelse af uautoriserede begreb ”Stort Tog”*
- *Håndtering af hvor det er mest hensigtsmæssigt, at lokomotivføreren er placeret.*

Der er mange muligheder, Der er imidlertid ikke noget i undersøgelserne der klart indikerer en speciel årsag. Uheldsforløbet er identisk med tidligere uheld, hvor rangerlederen heller ikke kan huske hele forløbet, herunder hvorfor et sporskifte ikke er omstillet korrekt.

Derfor er det nødvendig med fokus på området, herunder opfølgning på de to nye instruktioners virkning. Det kan endvidere være nødvendigt med yderligere analyser.

#### 3.2

##### *Faresituation*

Lokomotivføreren og rangerlederen forhindrede en forværring af uheldet ved henholdsvis, at fortage nødopkald på strækingsradioen samt at påsætte kortslutningsstroppe på 1. hovedspor.

**4****Rekommandationer**

Jernbanetilsynet henstiller, at Railion og Banestyrelsen sammen analyserer om der - set i relation til det forholdsmæssige store antal rangeruheld - er forhold i de eksisterende procedurer, arbejdsplaner og regelværn samt uddannelsesforløb (herunder efteruddannelse) der skal ændres.

Der er behov for at sikkerheden på området klarlægges ikke mindst set i lyset af at RR skal optages i SR og at lokale rangerinstrukser optages i SIN.

Endvidere skal der i samme forum ses på om, der er infrastrukturelle forhold - med betydning for rangersikkerheden - der skal ændres. Der er hændelser - typisk afsporinger, hvor infrastrukturens tilstand har været en medvirkende årsag

Jernbanetilsynet 25.08.2003

Dan Skjoldstrup  
Undersøgelsesleder