

Kørsel ind i andet togs togvej - Guldager 28.01.2003

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på informationer og materiale modtaget fra Banestyrelsen og Arriva Tog A/S. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data, 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.

Da begge virksomheders undersøgelsesindsats har været mangelfuld, er der medtaget en vurdering af undersøgelsesforløbet (afsnit 4, Undersøgelsesforløb).

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 28.01.2003 kl. ca. 14.12 afgik Arriva tog 5135 fra Guldager spor 2 mod Varde uden signalgivning. Sporskifte 02 blev skåret op og toget kørte ud i indkørselstogvejen for det modkørende tog 85142, hvis lokomotivfører dog ikke havde set indkørselssignalet eller dets forsignering (toget var ca. 10 minutter forsinket).

1.2 Undersøgelser

Af det foreliggende materiale fremgår at tog 5135 ankom rettidigt til Guldager spor 2 med signal for indkørsel, idet der planmæssigt skulle foregå krydsning med tog 85142 (fra Varde).

Toget – bestående af et MR-togsæt - havde virksom ATC, men strækningen var ikke udrustet med faste ATC-anlæg.

Guldager station er beliggende på Banestyrelsens strækning 31 i km 63.3. Stationen, der har sikringsanlæg DSB type 1954 Ry og er forsynet med I-signaler, U-signaler og PU-signaler, fjernstyres fra FC Esbjerg. Der sker ingen logning af sikringsanlægget og heller ikke af fjernstyringsanlægget. I forbindelse med fjernstyringsanlægget er etableret AK-drift (automatisk krydsningsdrift).

Det fremgår ikke af det foreliggende materiale, om AK-drift var indkoblet.

Strækningen er udstyret med linieblok - manuel signalblok DSB type 1991.

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

Af båndoptagelse af radiosamtaler mellem tog på strækningen og FC Esbjerg forekommer ingen samtaler mellem tog 5135 og FC forud for afgang fra Guldager.

Lokomotivføreren i tog 5135 har oplyst at han på vej mod Guldager observerede gult [blink] i F-signalet, men at dette skiftede til grønt blink inden passage, og han mener at have set gennemkørsel i I-signalet. Efter standsning i Guldager [spor 2, der er gennemkørselsspor] for udveksling af passagerer, kiggede han ud af vinduet, indledte afgangsprocedur og satte i toget i gang. I det samme ringede mobiltelefonen (udleveret af Arriva) og lokomotivføreren opdagede først da han så sporskiftet, der stod forkert, at noget var galt. Han indledte farebremsning, men skar sporskiftet [02] op, idet toget standse efter at forreste køretøj havde passeret i sporskiftet

Opringningen til mobiltelefonen var med tjenstligt indhold.

Det modkørende tog 85142 var afgået fra Varde med ca. 10 minutters forsinkelse². Da toget nærmede sig Guldager, iagttog lokomotivføreren ”stop” i I-signalet, men kunne også se at det krydsende tog var kørt ud i sporskiftet. Lokomotivføreren standsede toget foran I-signalet, hvor det holdt ca. 1 time før viderekørsel blev mulig. Lokomotivføreren undrede sig i øvrigt over, at FC Esbjerg ikke kontaktede ham samt, det der ikke kom en repræsentant for Arriva til stede.

Der foreligger ikke oplysninger om nedsat synlighed til PU-signalerne - Banestyrelsen har oplyst at ”signalsynligheden på PU-signalet overholder gældende bestemmelser”.



Udsigt mod Varde fra normalt standsningssted (foto: Arriva)

² Køretiden Varde – Guldager er ca. 9 minutter

Der er ikke foretaget en egentlig afhøring (Banestyrelsen) af fjernstyringslederen idet det Banestyrelsen anfører, at Guldager station var stillet på AK-drift og at denne driftsform efter tog 8135's ankomst havde foretaget signalgivning for indkørsel til spor 1 (for tog 85142).

Banestyrelsen har i den rapport der fremsendtes maj 2003 anført (som bagvedliggende årsag at "der findes ingen egentlige regler for brug af mobiltelefon i forbindelse med fremføring af tog, eller for den sags skyld sikkerhedsarbejde i det hele taget"³.

Arriva Tog har pr. 23.05.2003 udsendt sikkerhedscirkulære 3 / 2003 om "Brug af mobiltelefon under togkørsel og rangering".

2 Konklusion

Det anses for sandsynliggjort, at lokomotivføreren tog 5135 ikke modtog afgangstilladelse (fra PU-signalet) forinden iværksættelse af afgangprocedure og igangsætning⁴.

Den efterfølgende mangelfulde observation af PU-signalets udvisende kan skyldes, at lokomotivføreren da var optaget af at besvare en opringning på mobiltelefonen.

3 Rekommandationer

Anvendelse af mobiltelefoner parallelt med eller som erstatning for de sikkerhedsmæssige radiosystemer kan under visse omstændigheder have negativ indflydelse på lokomotivførernes opmærksomhed overfor de primære sikkerhedsmæssige funktioner (se også undersøgelsesrapporter: Kølkær 02.03.2000 hhv. Holte 07.11.2002).

Den henstilles på den baggrund igen, at Banedanmark (Banestyrelsen) sammen med relevante operatører straks færdiggør den redegørelse for anvendelse af strækningsradio, S-baneradio og mobiltelefon der har været under udarbejdelse siden medio 2002 og på basis af denne udformer regler for anvendelse af mobiltelefoner i forbindelse med sikkerhedsopgaver.

Endvidere henstilles, at Banedanmark sikrer, at den fremsendte midlertidige udgave af "Lokalbeskrivelse til sikringsanlægget på Guldager station" (46 nr. 0692) af 20.11.1998 færdiggøres og udsendes i en endelig udgave.

4 Undersøgelserforløb

Jernbanetilsynets vagt blev underrettet af Banestyrelsen om hændelsen få minutter efter at denne var indtruffet.

³ bemærkningen findes ikke i Banestyrelsens endelige rapport.

⁴ På det foreliggende grundlag og blandt andet som følge af de manglende logninger kan det ikke fuldstændig afvises, at der – som anført af lokomotivføreren – kan have været vist "kør igennem" fra I-signalet for tog 5135 og at der i forbindelse med togets indkørsel / standsning er sket nødopløsning, således at udkørsel fra Varde mod Guldager blev mulig.

Først ca. kl. 15.00 lykkedes det at få forbindelse med Arriva Tog's drifts- og sikkerhedschef, der intet kendte til hændelsen, men foranledigede, at Arrivas Driftscenter satte sig i forbindelse med Jernbanetilsynet. Der blev i begge tilfælde gjort opmærksom på, at det skulle sikres at togets havarilog blev udlæst og at der blev gennemført en samtale med lokomotivføreren, bl.a. med henblik på at fastslå hans egnethed til viderekørsel. På trods af dette oplyste Arriva i sin undersøgelsesrapport (maj 2003), at man ikke mente havarilogens informationer havde betydning for undersøgelsen (da der ikke var ATC på strækningen) samt at man efter telefonsamtale ikke fandt grund til "at tvivle på lokomotivførers tilstand". Endelig blev den mangelfulde indsats begrundet med "... hele situationen ved Arriva Tog A/S, hvor trafik- og sikkerhedsafdelingen var kraftigt underbemandet..." samt at man ikke vurderede hændelsen som alvorlig!

Arriva Tog opfyldte ikke virksomhedens forpligtelse til straks underrette Jernbanetilsynet om en alvorlig faresituation (Bekendtgørelse m undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane) .

Blandt andet dette meget utilfredsstillende forløb førte til, at Jernbanetilsynet i februar 2003 gennemførte et mindre tilsyn med Arriva Tog's behandling af sikkerhedsmæssige hændelser – se særskilt rapport.

Det blev aftalt med Banestyrelsens trafikvagt, at fotos, trafikvagtens rapport mv. skulle sendes til Jernbanetilsynet og bl.a. dette materiale blev efterfølgende rekvireret skriftligt hos Banestyrelsens sikkerheds- og kvalitetsfunktion. Efter gentagne rykkere fremsendte Banestyrelsen i maj 2003 et udkast til en undersøgelsesrapport - først efter yderligere erindringer fremsendtes en endelig rapport med de ønskede oplysninger ultimo december 2003. Primo marts 2004 modtog Jernbanetilsynet de sidste basale oplysninger.

Det kan konkluderes, at såvel Arriva Tog's som Banestyrelsens indsats med hensyn til at frembringe det nødvendige undersøgelsesmateriale, har været særdeles ringe.

Jernbanetilsynet, 31.03.2004

John Krouel
Trafikinspektør

