

Faresituation ved indrangering i Kværkeby 02.03.1998

Denne undersøgelsesrapport¹ 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 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

Ved indrangering af tog 7525 fra I-signal A til spor 2 i Kværkeby kom toget gennem sporskifte 01 ind i spor 1, hvortil tog 172 havde tilladelse til indrangering (fra I-signal P).

1.2 Undersøgelser

Ifølge de fra Banestyrelsen foreliggende oplysninger ankom trolje 205 fra Ringsted til Kværkeby spor 1 og omrangeredes herefter til spor 2 (via sporskifte 01a/b), hvor der skulle spærres for køreledningsarbejder i togfri intervaller. Under omrangeringen konstaterede stationsbestyreren (FC-lederen) at sporskifte 01 var usædvanligt længe om at omstille.

Da tog 172 skulle have signal gennem spor 1 (fra Ringsted) kunne sporskifte 01 ikke rettes op. Føreren af arbejdskøretøjet blev anmodet om at efterse et sporskifte og da han holder ved PU F2 gik han ud fra at det var det nærmeste sporskifte (sporskifte 02) der skal efterses, men han spurgte for en sikkerheds skyld om der var tale om sporskifte 02a, hvilket stationsbestyreren bekræftede. Der skete ikke noget ved sporskiftet (ingen motorlyd) og han påsatte efter anmodning fra stationsbestyreren låsebolte på sporskiftet.

Arbejdskøretøjet kørte tilbage til Ringsted og tog 172 fik af stationsbestyreren tilladelse til indrangering fra I-signal P til spor 1, idet stationsbestyreren med påsætning af låsebolte på sporskifte 01 (hans opfattelse) i stilling til højre havde sikret togets kørsel.

På samme baggrund gives tog 7525 tilladelse til indrangering fra I-signal A til spor 2.

Da sporskifte 01 ikke var sikret med låsebolte, var uden kontrol og åbenbart stadig stod i stilling til venstre, kørte tog 7525 imidlertid ind i spor 1. Da sta-

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

tionsbestyreren opdagede dette foranledigede han standsning af tog 172, inden dette havde nået at sætte i gang ved I-signal P.

Efterfølgende undersøgelser viste, at dækslet på et af sporskifterne 01a/b var skævt, at der var is ved stængerne samt at sporskiftet trængte til at smøres.

En gennemlytning af båndet med de radiosamtaler, der er ført i forbindelse med hændelsen viser bl.a.:

- At stationsbestyreren medens han har forbindelse med arbejdskøretøjets fører og overfor denne vurderer hvilke tog, der er på vej og hvorvidt disse er kan ledes gennem spor 1 (diesel eller el-traktion)
- At stationsbestyreren overfor arbejdskøretøjets fører taler om ”når togvejen er faldet”
- At det konstateres at da sporskiftet er længe om at omstille og til sidst mister kontrollen får føreren af arbejdskøretøjet besked på at gå ud at kigge
- Efterfølgende konstateres i en samtale med arbejdskøretøjets fører at der kom kontrol, men at det var længe om det hhv. at føreren af arbejdskøretøjet oplyser at ”det er drejet”
- At der må arbejdes mellem PU K2 og PU F2 [intet om spærring]
- stationsbestyreren beder – da 172 holder ved I-signalet og kontrollen på sporskiftet er tabet – føreren af arbejdskøretøjet om at kigge på det sporskifte ”de kørte ind ad”
- Føreren af arbejdskøretøjet spørger om det er sporskifte 02a og stationsbestyreren svarer ”ja”. Føreren lover at se på sagen og siger at han kan se at toget holder derude og venter – men han kan da fortælle at sporskiftet står ret så der kan gøres gennem spor 1. Disse oplysninger synes at vække lidt undren hos stationsbestyreren.
- Da arbejdskøretøjets fører er ved sporskiftet [02], tales der fortsat kun om ”sporskiftet” og da stationsbestyreren forsøger at omstille sporskiftet oplyser føreren, at der intet sker og at sporskiftet fortsat står til spor 1.
- Herefter anmodes føreren om at sætte låsebolt på sporskiftet – men tøver tydeligt og spørger hvor låseboltene ligger – det får han at vide, men vil undersøge sagen og ringe tilbage.
- Da stationsbestyreren efterfølgende taler med arbejdskøretøjets fører går det op for dem at de taler om sporskifter i hver sin ende, ved at tale om stationens Roskilde-ende hhv. Ringsted-ende. Arbejdskøretøjets fører bemærker – i overensstemmelse med oplysningerne tidligere på båndet at han havde spurgt om der var tale om sporskifte 2a og at stationsbestyreren bekræftede dette.

- I forbindelse med tilladelser til indrangering anførtes i et tilfælde ”normalt standsningssted” som angivelse af hvor langt tilladelsen gjaldt medens det i et andet tilfælde var det noget upræcise ”spor 2”.

Kommunikationen er meget afslappet og upræcis og synes for FC-lederens vedkommende præget af, han at kommunikerer det billede han har af stationen og tilstanden på denne uden at sikre sig, at denne opfattelse kan forstås af modtageren hhv. uden at sikre sig at det er samme emne, der tales om. Heller ikke efterfølgende – da en lokomotivfører blev bedt om at påsætte låsebolte – identificeredes sporskiftet entydigt.

2

Konklusion

På det foreliggende grundlag må det konkluderes, at en noget afslappet kommunikation mellem stationsbestyreren og føreren af arbejdskøretøjet – med vægt på stationsbestyrerens upræcise kommunikation – var hovedårsagen

- til at det ikke blev erkendt at de to parter talte om forskellige sporskifter og derfor
- til indrangering over sporskifter (01a/b) hvis stilling og tungetilslutning ikke var sikret og hvor indrangering førte ind i område hvortil et andet tog samtidig havde tilladelse til indrangering.

Hertil bidrog også, at stationsbestyreren i for høj grad syntes at have fokuseret på det område hvor han havde problemer og dermed på den virkelighed *han* fik indikeret og især at han ikke hørte / opfattede de faresignaler der faktisk forekommer fra arbejdslederens side.

Banestyrelsen har oplyst at det over for stationsbestyreren er blevet indskærpet ”at han skal være mere omhyggelig og præcis forklare hvor og hvilke sporskifter der skal aflåses og derefter sikre sig at modtageren har forstået beskeden”. Jernbanetilsynet kan tilslutte sig dette.

3

Rekommandationer

Det henstilles (1) på baggrund af undersøgelsens konklusion, at emnet sikkerhedsmæssig kommunikation fortsat indgår i al sikkerhedsmæssig uddannelse og efteruddannelse.

Det anbefales (2) endvidere, at Banestyrelsen overvejer at analysere sin sikkerhedsmæssige kommunikation med henblik på dels at styrke uddannelsen heri samt i øvrigt finde metoder til at gøre denne mere sikker.

Jernbanetilsynet 15.03.2002

John Krouel
Trafikinspektør

