

RAPPORT

Statens Havarikommisjon for Transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato: 27.07.2007
JB Rapport: 2007/08

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. En full rapport benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette nødvendig. Den forenklete rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

Togmateriell:	Godstog
- Type og reg.:	To semitrailervogner Sdgmrs, tyskregistrert, innleid av CargoNet
- Produksjonsår:	
- Motor(er):	
Operatør:	CargoNet AS
Dato og tidspunkt:	21.06.2006
Hendelsessted:	Ingedal stasjon Østfold
Type hendelse:	Lastforskyvning
Type transport:	Gods
Værforhold:	Pent vær
Lysforhold:	Natt
Føreforhold skinner:	Tørre
Antall om bord:	1, lokfører
Personskader: ingen	
Skader på materiell:	Skader på semihenger, skader på KL anlegg og infrastruktur
Andre skader:	Skader på støttebukk
Lokomotivførere:	
- Kjønn og alder:	
- Utdanning: Lokomotivfører	
- Erfaring:	
Informasjonskilder:	Jernbaneverket, CargoNet AS, CargoNet AB og havarikommisjonens egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen

Onsdag 21. juni 2006 fikk Statens havarikommisjon for transport melding om at en vogn i et av CargoNets godstog, lastet med blant annet en semihenger, hadde revet kjøreledningen ved Ingedal stasjon på Østfoldbanen. Godstoget var på vei fra Göteborg i retning Alnabru (Oslo). Toget hadde revet flere utliggere for kontaktledningen i tunnelene på strekingen Kornsjø- Tistedal - Berg. Bærelinen hadde røket ved flere steder, og det var mange skader på kontaktledningen. Høyspentkabelen på Tistedal stasjon ble også skadet.

Semihengeren hadde skader på et av hjørnene (en rift på ca 1m), samt noen mindre skader på endevegg og tak. Lasten som var i semihengeren besto av treverk. Lasten ble noe skadet i 2 av pakkene med treverk.

Tidspunkt for hendelsen var kl. 0320, men havarikommisjonen ble ikke varslet før kl. 0845 fra Jernbaneverket og kl. 0900 fra CargoNet AS.



Figur 1: Viser den skadde semihengeren som var utenfor profil.

Undersøkelsen

Samme dag som hendelsen inntraff ble det aktuelle toget undersøkt ved ankomst Alnabru (Oslo). Det viste seg at på vogn nr 3368 4955 518 8 var semihengeren feilplassert på støttebukken. Støttebukken er den innretningen som låser fast semihengeren til vognen (se Figur 3). Det var dermed ingen sideveis sikring av semihengeren. Dette skyldtes at hengerens kingpin ikke var i inngrep i hullet på støttebukken. I lengderetningen var semihengeren sikret med hjulstoppere.

Ved kontroll av vogn nr: 3368 4955 273 0 var støtdebukken ikke låst i korrekt stilling. Det viste seg at betjeningsstag for innstilling øvre/nedre posisjon satt fast. Stillingen på støtdebukken var i nedre posisjon på den ene siden og i øvre posisjon på den andre siden.

Vognene nr 3368 495 551 8 og 3368 4955 273 0 ble tatt ut av togstammen for nærmere undersøkelse, samt besiktigelse av skadene på lasten. Det viste seg at støtdebukken på den ene av vognene var umulig å låse på grunn av manglende smøring (fett). Som tidligere beskrevet var den andre semihengeren ikke festet i kingpin, og semihengeren hadde forskjøvet seg på støtdebukken.

Havarikommisjonen er informert om at CargoNet AS fra 1. juni 2006 har forlenget kontrollterminene for inspeksjon av vogner (inkludert støtdebukken), og samtidig opphevet periodisk ettersyn iht. dok. nr. C-710 (C- sirkulære nr: 09/2006). CargoNet AS gjennomførte i mars 2006 en risikoanalyse av disse endringene, der alle prosedyrer vedrørende terminalaktiviteter ble gjennomgått. Denne analysen identifiserte ikke et behov for nye tiltak knyttet til støtdebukken. Denne inngår heller ikke som et sikkerhetskontrollpunkt ved togankomst.

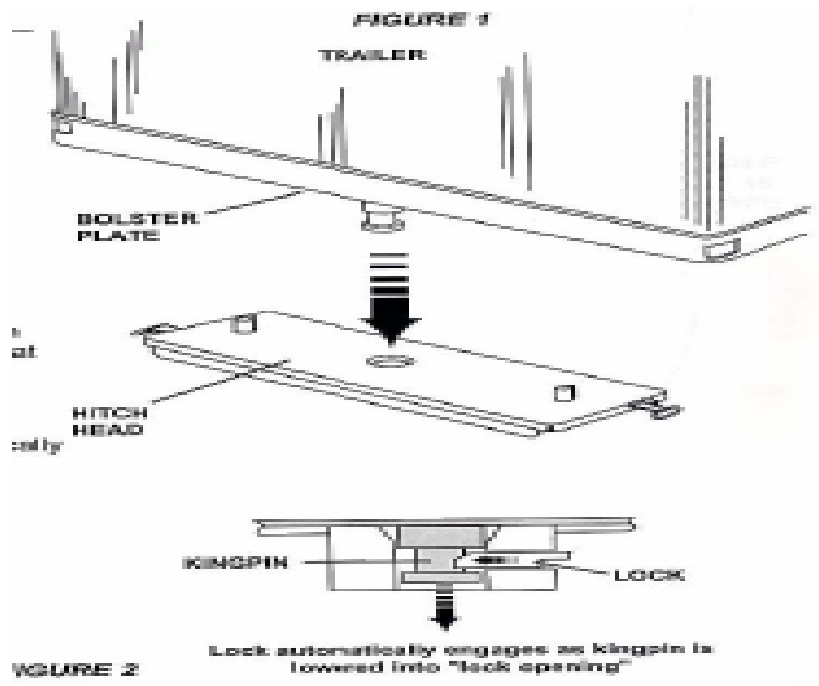
Havarikommisjonen er kjent med at man også tidligere har hatt hendelser, der skader på støtdebukken har ført til at last har forskjøvet seg.

Etter de opplysninger havarikommisjonen har fått, var CargoNet AB (svensk datterselskap av CargoNet AS), ansvarlig for opplastingen i dette tilfellet. Ifølge CargoNet AS har CargoNet AB benyttet Green Cargo ABs prosedyre for avgangskontroll (Dok.nr.: A 84-01). Denne har ikke kontroll av kingpin som et eksplisitt punkt ved sjekk av toget etter opplasting. Det var med andre ord mangelfull kontroll etter opplasting i Gøteborg av om lasten var korrekt sikret.

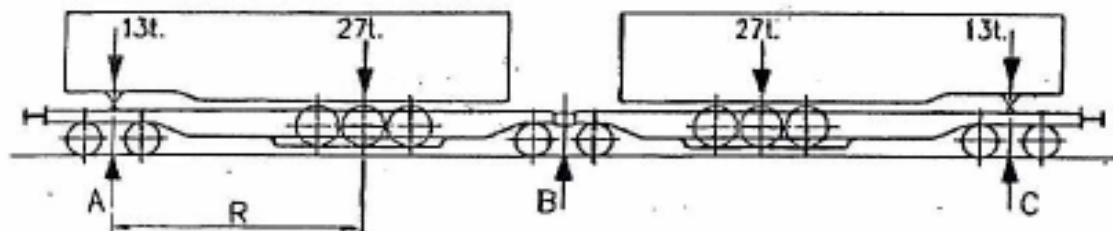
Det ble opplyst at det vinterstid blir brukt salt for å tine bort is og snø rundt støtdebukken. Bruken av salt fører til at mekaniske komponenter i støtdebukken korroderer. Dette, sammen med manglende smøring, gjør at låsehåndtak og høydejustering setter seg fast, bolter knekker mm. Det er videre opplyst at støtdebukker finnes i flere typer konstruksjon/fabrikat, og at det er ulik erfaring med ulike typer støtdebukker.



Figur 2: Viser skadet utligger for kontaktledningen.



Figur 3: Viser sikring av semihenger til støttebukk.



Figur 4: Viser hvordan semihengeren plasseres på vognen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Prosedyrene for kontroll ved avgang og ankomst av støttebukk bør gjennomgås for å sikre at den som er ansvarlig for disse operasjonene verifiserer at semihengeren er korrekt sikret på støttebukken. Kontrakten mellom CargoNet AB og CargoNet AS bør gjennomgås med tanke på hvilken type kontroll som skal utføres etter opplasting og før avgang. Videre bør det vurderes om kontroll av støttebukk skal inn i prosedyre for sikkerhetskontroll ved togankomst.

Det bør også vurderes om intervallene for ettersyn av støttebukken er optimale. CargoNet AS bør forsikre seg om at kravene i sikkerhetsstyringssystemet videreføres og ivaretas av datterselskaper og kontraktører. Statens jernbanetilsyn bør vurdere å fokusere spesielt på dette i sine revisjoner av

datterselskaper og kontraktører til alle jernbaneselskaper - herunder trikk og T-bane.

Havarikommisjonen viser i den forbindelse til en rekke tidligere rapporter: JB 2006/10, JB 2006/9, JB 2006/2, JB 2006/1, JB 2005/1, JB 2004/7, JB 2004/9, JB 2004/10, JB 2004/12 og JB 2004/13, hvor videreføring av sikkerhetsstyringssystemet til datterselskaper og underleverandører er vurdert å kunne være en bakenforliggende årsak til hendelser/ulykker.

Havarikommisjonen er kjent med at CargoNet AS nå har pålagt CargoNet AB å kontrollere at kingpin er korrekt plassert i trailervognenes støttebukk før togavgang.

SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne alvorlige jernbanehendelsen har avdekket to områder der havarikommisjonen anser det nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger som har til formål å forbedre jernbanesikkerheten.¹

Sikkerhetstilråding JB nr. 2007/16T

Dagens rutiner for vedlikehold av støttebukk på godsvogn for semihenger og kontroll av lastsikring før avgang har i denne hendelsen vist seg å være mangelfulle. Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens jernbanetilsyn å vurdere å pålegge Cargonet AS å endre rutiner for kontroll/ettersyn av støttebukk.

Sikkerhetstilråding JB nr. 2007/17T

Denne hendelsen synliggjør mangler i videreføringen av sikkerhetsstyringen fra jernbaneselskapet til datterselskaper og kontraktører. Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens jernbanetilsyn vurderer å fokusere spesielt på dette i sine revisjoner av jernbaneselskapene, herunder også trikk og T-bane.

¹ Undersøkelserapport oversendes Samferdselsdepartementet, som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene, Jf. forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften) § 16.