

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

JB RAP: 2/2004

Avgitt: 12. januar 2004

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) har utarbeidet en forenklet rapport for denne jernbaneulykke / alvorlige jernbanehendelse. En forenklet rapport utarbeides der årsaksfaktorene og feilmekanismene klart fremkommer i forundersøkelsen. I slike tilfeller anses det ikke nødvendig med en dybdeundersøkelse, og den forenklete rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

Togmateriell	Tog 503
-type og reg.:	T3, Vogn nr. 1130
-fabr. år:	1972
-motor(er):	4xNEBB GLM 03221S
Dato og tidspunkt:	17.05.2003, kl. 20.41
Trafikkutøver:	Oslo T-banedrift AS
Hendelsessted:	Oslo T-banes fellesstrekning, mellom Grønland og Jernbanetorget st.
Type hendelse:	Alvorlig jernbanehendelse, brann i førerbord
Type transport:	Persontransport
Værforhold:	Ikke relevant. Hendelsen inntraff i tunnel.
Lysforhold:	Mørkt
Føreforhold (skinner):	Tørt, med gode førerforhold
Antall om bord:	22 + 1
Personskader:	Ingen registrerte skader
Skader på materiell:	Begrensede skader i førerbordet. Begrensede, utvendige lakkskader.
Andre skader:	Ingen registreerte skader
Togfører	
-kjønn/alder:	Mann, 25 år
-utdanning:	Godkjent togfører oktober 2000
-erfaring:	2 år og 7 måneder
Annet personale:	Ikke relevant
Informasjonskilder:	Rapportering fra Oslo Sporveier til HSLB og samtaler med togfører, samt HSLBs egne undersøkelser

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Lørdag 17. mai 2003 kl. 2041 begynte det å brenne i førerrommet i et T-banetog mellom Jernbanetorget og Grønland stasjon. Togføreren hadde tatt over toget ca. 5 minutter før brannen ble oppdaget. Under vaktskiftet opplyste avtroppende togfører at han hadde registrert en gnist på høyre side av førerpanelet under kjøring. Etter avløsning på Tøyen stasjon hadde påtroppende togfører

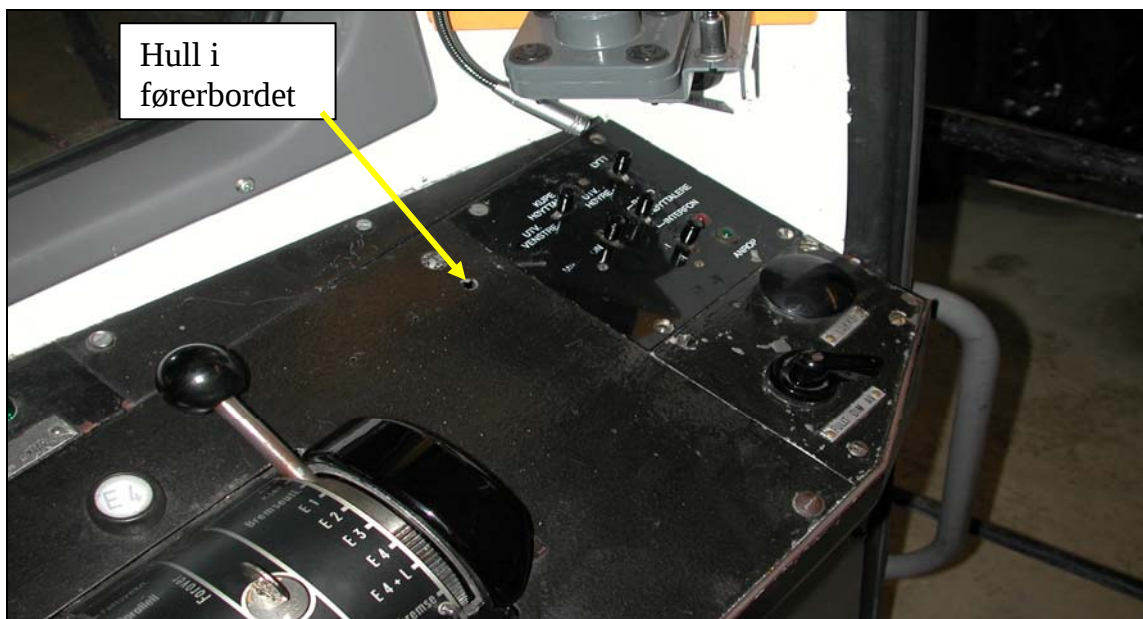
Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbanes mandat er gitt gjennom "Forskrift om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser". Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre jernbanesikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke jernbanesikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådninger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet en forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.

kun kjørt en kort strekning før det på nytt oppsto gnister i førerpanelet. Dette startet en brann inne i førebordet. Togføreren stoppet toget og fjernet dekselet på førerbordet som dekket brannområdet. Han benyttet et pulverbrannslukningsapparat og fikk slokket brannen. Togføreren evakuerte passasjerene fra toget og ble deretter sendt til kontroll mht. mulige røykskader.

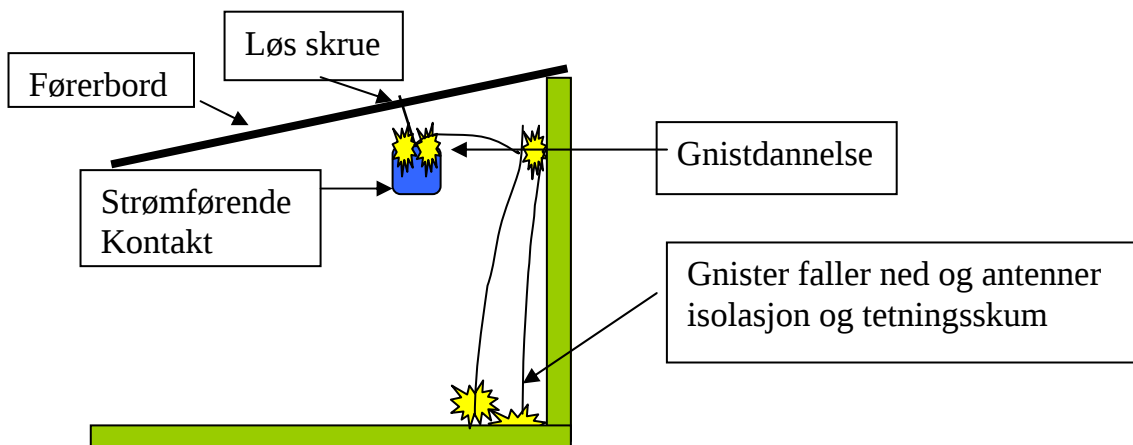
Toget ble transportert til Oslo Sporveiers verksted på Ryen. Her foretok Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) sammen med brannteknisk personell fra Oslo politidistrikt en undersøkelse av togsettet mandag 19. mai 2003.

Det var en del støv og skitt innvendig i førerbordet. Undersøkelsen viste at brannen hadde startet på grunn av en løs skrue som var plassert i et hull i førerpanelet. Skruen var ca. 30 mm lang og hadde av ukjente årsaker havnet i et ubenyttet hull i førerpanelet. Skruen hang løst i hullet og kom i kontakt med strømførende kontakter innvendig i førerpanelet. Dette førte til kortslutning og sikringene for denne strømkretsen koblet ut. Gnistene som hadde oppstått var allikevel nok til å antenne tetningsskummet og isoporen som var benyttet som isolasjonsmateriale i togets yttervegg og gulv. Brannen utviklet seg meget raskt.

Hullet hvor skruen var plassert, (det var ett av fire) hadde tidligere vært benyttet for feste av håndtak i førerpanelet.



Skisse av førerbord.



HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen anser at det var helt spesielle omstendigheter som førte til brannutviklingen.

Oppstår det en uklar situasjon, og toget er ved en holdeplass, er det viktig at personalet forsøker å avklare forholdet før det kjøres videre. Ca 20 % av T-banenettet går i tunnel hvor en røyk- og brannutvikling fort kan gi alvorlige konsekvenser.

Det må påpekes at det i dette aktuelle tilfellet ikke var enkelt for togfører å avklare hva som var faremomentet før brannen var et faktum.

Oslo Sporveier opererer med materiell hvor noe er mer enn 30 år gammelt. Det er viktig at det etter endringer/ombygninger på materiellet blir tettet slik at ikke unødvendig støv og skitt kommer inn til elektriske komponenter.

Når det gjelder andre forhold rundt hendelsen, som utkobling av kjørestrømmen og evakueringsrutinene, vil dette bli omtalt i Havarikommisjonens rapport angående brannen i strømkablene på Jernbanetorget stasjon. Denne hendelsen er for tiden under utredning.

SIKKERHETSTILRÅDINGER

Denne undersøkelsen har avdekket følgende områder hvor det anbefales å sette inn tiltak som har til formål å øke trafiksikkerheten:

- Havarikommisjonen tilrår Oslo Sporveier AS å sikre områder med brannfarlige isolasjonsmaterialer slik at gnister fra elektriske komponenter ikke kan antenne isolasjonsmateriellet og å gjennomgå vedlikeholdsrutiner for togmateriell med tanke på renhold i områder med elektriske komponenter. (JB tilråding nr. 5/2004).