

Undersøgelsesrapport - igangsætning i Havdrup uden tilladelse

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 gennemførte undersøgelser

Den 03.08.2000 kl. 14:49 afgik tog 2449 (MR-materiel) fra Havdrup spor 2 uden signal og passerede derved PU-signal P21 i stilling "forbikørsel forbudt". Sporskifte 01 blev opskåret og toget standsede umiddelbart efter sporskiftet (efter ca. 435 meters kørsel).

1.1. DSB undersøgelser / oplysninger

Lokomotivføreren for det modkørende tog 5432 havde ifølge DSB's oplysninger bragt toget til standsning foran I-signalet. Lokomotivføreren observerede signalet skifte fra "stop" til "kør med begrænset hastighed", hvorefter signalet skiftede til "stop". Lokomotivføreren havde nået at igangsætte toget, men standsede dette efter ca. 5 meters kørsel.

Lokomotivføreren for tog 2449 har til DSB bl.a. oplyst at han ved ankomst til Gadstrup konstaterede at der ikke var krydsning med tog 5432, at toget var forsinket 2-3 minutter i Havdrup, at han straks efter standsning rejste sig fra stolen og gik til igangsætningspanelet og at han overså PU-signalet. Lokomotivføreren havde ikke fulgt sin normale rutine: at blive siddende indtil signal for viderekørsel var observeret samt at han blev distraheret af et klaprende sikkerhedsrelæ.

DSB oplyser at årsagen til lokomotivførerens manglende signalobservation ikke har kunnet afdækkes af undersøgelsen.

1.2. Banestyrelsens undersøgelser / undersøgelser

Af Banestyrelsens oplysninger fremgår at krydsningen mellem de to tog skal ske i Havdrup (kopi af grafisk køreplan) samt at krydsningerne på denne delstrækning vekselvis ligger i Havdrup hhv. Gadstrup.

Banestyrelsen oplyser endvidere at logningsudstyret på sikringsanlægget (type 1977) ikke var blevet standset, hvilket er i strid med instruktionen i RFC Roskilde. Det oplyses supplerende at instruktionen er blevet indskærpet / genopfrisket overfor personale og trafikvagter.

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

Banestyrelsen konkluderer på det foreliggende grundlag at årsagen til hændelsen var, at lokomotivførerne ikke overholdt SR's bestemmelser (§ 13 pkt. 1) om togs afgang fra en station.

2

Konklusion

Lokomotivføreren tog 2449 overså ifølge eget udsagn PU-signalet (P21) i "forbikørsel forbudt".

Årsagen hertil kan ikke nærmere fastslås på grundlag af de foreliggende oplysninger, men det kan bemærkes at lokomotivføreren efter eget udsagn havde ventet krydsningen i Gadstrup og ikke - som planlagt og faktisk - i Havdrup, at han brød sin rutine med at blive siddende til signal for videre kørsel var observeret, samt at han måske blev distraheret af et klaprende sikkerhedsrelæ.

2.1.

Rekommandationer

Banestyrelsen foreslår indførelse af fast togkontrolanlæg på strækningen.

Der gives på det foreliggende grundlag ikke anledning til yderligere henstillinger eller anbefalinger, se dog Jernbanetilsynets henstilling nr. 2 af 17.07.1998 vedrørende underretning om forlagt krydsning på strækninger uden ATC (Undersøgelsesrapport: "Frontal kollision. Regstrup 06.01.1998 - J.nr.: 6398.01/98/98-13.2).

Jernbanetilsynet 11.01.2001

John Krouel
Trafikinspektør