

## Hjælpebil sporsat på fri bane uden tilladelse 22.02.2001

Denne undersøgelsesrapport<sup>1</sup> er baseret på informationer modtaget fra DSB og Banestyrelsen. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter evaluering af de foreliggende 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

Den 22.02.2001 blev en lastbilkran (hjelpevogn) sporsat i overkørsel 31 mellem Gråsten og Sønderborg uden tilladelse fra stationsbestyreren (FC-leder i RFC Fredericia). Efterfølgende kørte lastbilkranen til Gråsten og passerede overkørslerne 32, 35 og 36 uden at betjene disse manuelt, samt kørte ind på Gråsten uden at indhente tilladelse til at passere stationens stopvisende I-signal.

DSB's hjelpevogn var tilkaldt af Banestyrelsen for sporsætning af arbejdskøretøj 421, der under kørsel på Gråsten station var afsporet.

#### 1.2 Undersøgelser

Den 22.02.2001 kl. ca. 02.25 afsporede Banestyrelsens arbejdskøretøj 421 i kurven ud mod sporskifte 102. De nærmere omstændigheder ved afsporingen er ikke klarlagt. Til hjælp for sporsætning tilkaldtes via Driftscenter Danmark - DSB's hjelpevogn, en i Fredericia stationeret 40 tons lastbilkran til kørsel på såvel vej som jernbane.

Hjelpevogsmesteren, der var fører af DSB's arbejdskøretøj, meldte sig – Banestyrelsens gennemlytning af bånd med radiokommunikation – først til FC-lederen i Fredericia, *efter* at have sporsat køretøjet i overkørsel 31. FC-lederen undrede sig over at køretøjet ikke var blevet sporsat i en af overkørslerne 35 eller 36 (der lå i den sporspærring af Tinglev – Gråsten samt Gråsten, som arbejdslederen ved trolje 421 havde), men hjelpevogsmesteren mente ikke der var plads. FC-lederen oplyste at han kunne lukke overkørsel 36 og 36 for hjelpekranen når den kom ind på Gråsten station.

DSB har oplyst at hjelpevogsmesteren havde uddannelse som fører af arbejdskøretøj fra Banestyrelsen, efteruddannet september 1999 samt at den pågældende efterfølgende er blevet irettesat for overtrædelse af bestemmelserne i SR § 71 pkt. 2.1.1 og 2.1.2 om kørsel med arbejdskøretøjer - herun-

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

der sporsætning. Selv om DSB oplyser at I-signalet til Gråsten blev passeret i ”stop” er dette forhold ikke medtaget i irettesættelsen.

Ifølge Banestyrelsens oplysninger er overkørsel 31 – hvor køretøjet blev sporsat - beliggende i km 14,3. Overkørsel 32 – beliggende i km 14,7 – var ”spærret” af personale fra ”Banetjenesten” ved køretøjets passage.

Gråstens I-signal (stationsgrænse) er beliggende i km 15,7 og overkørslerne 35 og 36, der også passeredes uden at være sikret, er beliggende i km 15,8 hhv. 16,0, dvs. inden for stationens I-signal.

Den første kommunikation mellem FC-lederen sker som nævnt efter at hjælpekranen (arbejds køretøjet) er blevet sporsat og den efterfølgende samtale er præget af meget lidt disciplin og indbyrdes forståelse for de to parter sikkerhedsmæssige situation. FC-lederen nævner at han jo ikke kan sætte signal ind i Gråsten, hvortil arbejds køretøjets fører bemærker at så skal de selv sikre overkørslerne inde på stationen. FC-lederen oplyser at de to kan han godt lukke for dem.

Føreren af arbejds køretøjet (hjelpevogsmesteren) troede inden sporsætningen at ”nogen” havde ringet (oplyst i en båndoptaget samtale), men synes dog ikke som ansvarlig for arbejds køretøjet at have sikret sig dette.

## 2

### Konklusion

Det kan ikke af det foreliggende materiale fastslås, hvorfor hjælpevogsmesteren som fører af arbejds køretøjet ikke har sikret sig tilladelse til at sporsætte dette. Den efterfølgende ikke tilladte passage af Gråstens I-signal kan måske tilskrives misforståelser i meldingsudvekslingen om end der på intet tidspunkt fra FC-lederens side er givet tilladelse til indrangering.

Hjelpevogsmesterens sikkerhedsmæssige viden eller evne til at praktisk at anvende sådan viden i relation til ansvaret som fører af arbejds køretøj, synes noget mangelfuld.

## 3

### Foranstaltninger

Banestyrelsen har oplyst at

1. der har været afholdt medarbejdermøder med hvor temaet har været udveksling af sikkerhedsmeldinger
2. der i ”seneste” nummer af SR-information har været fokus på sikkerhedsmeldinger (SR-information fordeles som SR)
3. der i Driftsområde Jylland Fyn blev iværksat skærpet kontrol med medarbejdernes overholdelse af meldingsdisciplinen, bl.a. gennem hyppigere aflytning af radiobånd.

DSB har oplyst at hjælpevogsmesteren er blevet irettesat.

På dette grundlag ses ikke anledning til afgivelse af sikkerhedsmæssig re-  
kommandationer af forebyggelsesmæssig art.

-----

Jernbanetilsynet, 19.06.2003

John Krouel  
Undersøgelsesleder