

## Afsporing i Hjørring 25.07.2001

Denne undersøgelsesrapport<sup>1</sup> er baseret på det fra de implicerede parter modtagne materiale. Detaljerede oplysninger skal findes i dette.

Efter evaluering af de tilgængelige data vedrørende uheldet, er Jernbanetilsynet nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til videre rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække andre forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

### 1 Hændelse og undersøgelser

#### 1.1 Hændelse

Den 25.07.2001 kl. ca. 09.15 afsporede en tom tankvogn 44 86 7351174-4 [JEK1] i afløbsspor skifte 146a under rangering på Hjørring station fra Hjørring spor 4 mod Hjørring Øst, der er sidespor på fri bane. Vognen – der tilhørte DSB – indgik i en oprangering for arbejdstog GX 8834 bestående af Ska-gensbanens diesellokomotiv SB M8 betjent af en lokomotivfører (værkstedsformand) fra Hjørring Privatbaner.

Ved afsporingen væltede vognen delvis om på siden og en stationsbetjent (rangerlederen) fik benet i klemme så dette brækkede.

### 2 Undersøgelser

Den undersøgelsesmæssige gennemgangen af de foreliggende oplysninger er opdelt i 3 hovedområder:

1. Selve rangeruheldet
2. Transport af farligt gods
3. Organisatoriske forhold (sikkerhedscertifikater mv.).

#### 2.1 Kørsel fra Hjørring station til Hjørring Øst

Tog GX 8834 bestående af lokomotiv SB M8 og en tankvogn der blev skubbet, fik af stationsbestyreren i Hjørring tilladelse til udrangering fra Hjørring spor 4.

Lokomotivføreren har oplyst, at kontroltone var indkoblet. Han har desuden oplyst at hastigheden på afsporingstidspunktet var ca. 20 km/t.

I meddelelse om sikkerhedsmæssig hændelse underskrevet af lokomotivfører og stationsbetjent angives, at sporskifte 146a ikke var retstillet, samt at tog GX 8834 havde fået udrangeringstilladelse.

---

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

Af toganmeldelse nr. 246 Fakultativ (udsendt af Banestyrelsen Marked og Kapacitet 24.07.2001), fremgår at Railion Danmark er bestiller, at kørslen foregår med lokomotivfører og rangerpersonale leveret af Hjørring Privatbaner, samt at lokomotivet er HP DL 16.

GX 8834 har iflg. toganmeldelsen arbejdsstrækning Hjørring - Sindal og løber 25.07.2001 – 13.12.2002. Rangering ved Hjørring Øst sidespor foregår efter bestemmelserne i SIN (V), instruks 25.5.

Af SIN instruks 25.5 af 01.02.1991 om Hjørring Øst sidespor fremgår, at sidesporet er beliggende i km 299,3 mellem Hjørring og Sindal og at det er tilsluttet hovedsporene ved sporskifterne 01b/01a. Det fremgår endvidere, at sidesporet er sikret ved afhængighed af U-signalerne på nabostationerne.

Hjørring stationsgrænse mod Sindal ligger i km 297,5. Sporene 1, 2, 13 og 15 er togvejsspor. Øvrige spor på stationen er sidespor.

Banestykket Sindal – (Hjørring) er fjernstyret fra RFC Aalborg. Hjørring station – med sikringsanlæg type DSB 1946 - har stedlig stationsbestyrer.

Af ”Lokal beskrivelse Sikringsanlægget Hjørring station” fremgår af pkt. 2.4. at bl.a. sporskifte 146a/b er indrettet til stedbetjening. Endvidere fremgår at bestemmelserne i pkt. 10.1.3.8 om Frigivning af sidespor Hjørring Øst er gældende udover SIN (V) 25.5. (det bemærkes at den forelagte udgave af ”Lokal Beskrivelse .....” – modtaget 24.09.2001 – er udateret).

Banestyrelsen har endvidere medsendt instruktion for ”Frigivning af sidespor Hjørring Øst, km 299,330” mærket Eltj H nr 9740 og dateret 06.04.1993.

Af denne instruktion fremgår, at sporskiftet ved sidesporet er i afhængighed af udkørselssignalerne på nabostationerne således at disse ikke kan vise ”kør” hvis sporskiftet er frigivet til omstilling eller uden kontrol for kørsel ad hovedsporet.

Det fremgår af begge instruktioner, at sporskiftet først kan omstilles efter frigivning fra Hjørring og FC Aalborg / Sindal og at frigivningen først kan foretages, når der ingen togvej er fastlagt fra Hjørring mod Sindal eller fra Sindal mod Hjørring samt begge udkørselssignaler viser ”stop”

Af ”Lokal Rangerinstruks Hjørring station. Banestyrelsen. 01.10.1998” fremgår af afsnit 3.3 Hjørring Øst:

”Godsvognsudvesklingen på Hjørring Øst sidespor sker efter tillysning af arbejdstog efter den til enhver tid gældende fakultative toganmeldelse.

Der køres efter bestemmelserne i SIN(V) 25.5.

Ind/Ud-rangeringer bør undgås.

For at undgå blokuorden anvendes dog udrangering til Hjørring øst sidespor.

Normal signalgivning bør anvendes ved tilbagekomst”.

Stationsbestyreren har oplyst at han gav tilladelse til udrangering fra spor 4 i Hjørring til Hjørring Øst, medens sporskifte 146a stod forkert for denne kørsel (til afløb) – stationsbestyreren havde omstillet sporskifte 147 i den tro, at det var sporskifte 146a/b. Det fremgår af det foreliggende materiale at sporskiftet også kunne have været stillet til stedbetjening – dvs. rangerlederen kunne selv have forestået omstillingen af sporskiftet.

Endvidere har stationsbestyreren til politiet oplyst at dette område (spor 4) var uden for hans ansvarsområde, medens det fra spor 3 var hans ansvarsområde.<sup>2</sup>

## 2.2 *Vurdering af de sikkerhedsmæssige forhold*

### 2.2.1 *Udrangering*

Oplysningerne fra de implicerede viser, at der var tale om tilladelse til udrangering, jf. SR §§ 46 og 47. Tilladelse til udrangering gives af stationsbestyreren til lokomotivføreren, hvorefter lokomotivføreren udrangerer toget (§ 46 pkt. 4).

Stationsbestyreren skal inden tilladelse til udrangering gives, ved *togvejseftersyn* sikre sig at sporskifter der skal befares samt dækningssporskifter har kontrol i rette stilling og at de – jf. SODB – er sikret mod omstilling. Såfremt sådan sikring ikke kan skaffes, skal sporskifter, der skal befares stå i rette stilling (§ 46 pkt. 7.1)<sup>3</sup>. Togvejseftersyn er knyttet til togveje og dermed til togvejsspor. Kravet om togvejseftersyn udelukker i sig selv anvendelse af sidespor til udrangering.

Udrangering anvendes når signalgivning ikke kan (pga. fejl i sikringsanlægge) eller ikke må (aflyst signalgivning) anvendes (§ 46 pkt. 1). Udrangering må generelt ikke anvendes til omgåelse af centralsikringen<sup>[JEK2]</sup>, jf. dog SR § 49 pkt. 1.2. efter hvilken ”sidespor kun undtagelsesvis må befares af tog” og ”togene skal ind- og udrangeres”. Begrebet *undtagelsesvis* er ikke nærmere defineret, men det har næppe været hensigten at benytte sidespor til tog af bekvemmelighedshensyn eller på grund af generel mangel på kapacitet (togvejsspor).

Udrangering forbi et U-signal til en strækning med linieblok må kun ske når linieblokken er i uorden (§ 47 pkt. 2) - det er da også Lokal Beskrivelse pkt. 11.5 oplyst, at ved udrangering fra et spor hvorfra der ikke kan fastlægges togvej, kan U-signalet stilles på ”kør”.

Anvendelse af udrangering er dog fastlagt i den lokale rangerinstruks afsnit 2.1), der – efter at have fastslået at ind-/udrangering bør undgås - fastlægger at udrangering bør anvendes. En sådan afvigelse fra SR’s bestemmelser bør

<sup>2</sup> Banestyrelsen har dog senere bekræftet, at hele Hjørring station tilhører Banestyrelsen, så stationsbestyrerens oplysning må antages at have relation til de dele af stationen der indgår i centralsikringen hhv. de dele, der ikke indgår.

<sup>3</sup> Banestyrelsen har iflg. den fremsendte undersøgelsesrapport (30.07.2001) indskærpet bestemmelserne i SR § 46 pkt. 7.1 for stationsbestyreren.

ikke fremgå af en lokal rangerinstruks (den vedrører ikke rangering), men af SIN eller – for kortere tid – af et sikkerhedscirkulære.

Ved at fastlægge anvendelse af udrangering – for at hindre blokuorden – har Banestyrelsen af hensyn til tekniske svagheder i linieblokken på det pågældende banestykke helt unødvendigt flyttet sikringen af togets kørsel

- fra det der teknisk opnås gennem centralsikringen (fastlæggelse af togeveje med sammenhæng mellem sporskifters stilling og aflåsning hhv. signalgivningen)
- til de implicerede personer og en ikke sammenhængende instruktion

og dermed øget risikoen for fejl der medfører fare eller ulykke<sup>[JEK3]</sup>.

Det bemærkes, at der ved udrangering er tale om en togbevægelse, som erstatning for signalgivning i forbindelse med en togvej. Der er ikke tale om en rangerbevægelse efter RR's bestemmelser. Kørsel på og ud af en station kan ikke på samme tid både ske efter bestemmelser for kørsel med tog i form af udrangering (SR) og efter bestemmelserne for rangering (RR), hvorimod kørsel på fri bane, når der er tale om arbejdstog, sker efter bestemmelserne i RR.

## 2.2.2

### *Rangering*

Oplysninger fra lokomotivfører og stationsbetjent viser at bevægelsen i et vist omfang blev betragtet som en rangerbevægelse.

Under rangering skal enhver rangerbevægelse ledes af en rangerleder, der har ansvaret for at rangeringen udføres korrekt – dvs. under overholdelse af gældende bestemmelser (RR – Rangerbestemmelser).

Rangerlederen skal under rangeringen vælge sin plads således, at mest muligt af rangervejen kan overses.

Når en rangerbevægelse ledes ved hjælp af radio skal kontroltonen være indkoblet under rangeringen. Kontroltonen indikerer at forbindelsen mellem de to radioer er intakt.

Såfremt der indgår centralbetjente sporskifter i rangervejen, skal der inden rangeringen træffes aftale mellem signalposten og rangerlederen.

Rangerpersonalet – rangerlederen – skal under udførelsen af rangerarbejdet være opmærksom på, at rangervejen stadig er retstillet og fri.

Stationsbetjenten havde taget ophold foran på vognen, der skubbedes af lokomotivet og han havde radioforbindelse (med kontroltone) med lokomotivføreren og han har derfor i det omfang der har været tale om en rangerbevægelse, som rangerleder haft ansvaret for denne rangerbevægelse.

## 2.3

*RID*

Nordjyske Jernbaner oplyste pr. 18.04.2002, at den jf. RID krævede sikkerhedsrådgiver ikke havde udfærdiget undersøgelsesrapport, da vognen i henhold til fragtbrevet ikke var RID gods. NJJ havde ved brev af 27.02.2002 oplyst at man ikke kunne finde fragtbrevet på vognen (kørsel fra Nyborg til Hjørring), men medsendte den 18.04.2002 fragtbrev for vognens kørsel fra Hjørring til Nyborg (Kommune Kemi). NJJ oplyste dog at fragtbrevet vedrørte vognens kørsel til værksted i Århus? Af dette fragtbrev fremgik, at der ikke var tale om RID. Vognnummeret på fragtbrevet stemmer imidlertid ikke med nummeret på den implicerede vogn.

Banestyrelsen har oplyst at det af vognlisten for tog G 7911 der medbragte vognen til Hjørring til viderebefordring i arbejdstog GX 8834, fremgik at vognen var tom efter at have indeholdt RID klasse 3 gods og at vognen var forsynet med fareseddel nr. 3.

Nordjyske Jernbaner har oplyst at man som sikkerhedsrådgiver anvender stationslederen fra Lemvig (VLTJ), med hvem HP havde en aftale. Det fremgår imidlertid ikke af Beredskabsstyrelsens register over sikkerhedsrådgivere, at stationsforstanderen i Lemvig er rådgiver for NJJ.

## 2.4

*Vurdering af certifikatforhold (sikkerhedscertifikat og tilladelse til at drive jernbanevirksomhed) – operatøransvar*

## 2.4.1

*Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed / sikkerhedscertifikat*

Af underretningen fra Banestyrelsen til Jernbanetilsynet fremgik at der var tale om et lokomotiv fra Skagensbanen, en lokomotivfører fra Hirtshalsbanen og en rangist fra Railion.

Det fremgår af toganmeldelsen af 24.07.2001 at Railion er bestiller samt at kørslen varetages af materiel og personale fra HP; af Railions oplysninger om uheldet den 27.07.2001 fremgår ligeledes at den virksomhed, der efter Railions opfattelse varetager kørslen er HP. På uheldstidspunktet synes hverken Railion eller Banestyrelsen (jf. Banestyrelsens melding), at være klar over, at kørslen reelt blev varetaget af Nordjyske Jernbaner A/S samt at hverken denne virksomhed eller HP på dette tidspunkt var i besiddelse af gyldigt sikkerhedscertifikat.

Med stiftelsesdato 27.06.2001 skete fusion (med tilbagevirkende kraft pr. 01.01.2001) mellem de to privatbaner A/S Skagensbanen (SB) og A/S Hjørring Privatbaner (HP) idet der dannedes et nyt selskab – Nordjyske Jernbaner – fusionen indebar at de to fusionerende selskaber samtidig ophørte!

Lov om jernbanevirksomhed § 3: ”Ret til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse udstedt af Jernbanetilsynet efter denne lov samt sikkerhedscertifikat udstedt i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v.”

Der var på uheldstidspunktet ikke krav om sikkerhedscertifikat for drift af jernbaneinfrastruktur.

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetrafik i Danmark, skal være sikkerhedsmæssigt godkendt hertil ved et af Jernbanetilsynet udstedt certifikat (sikkerhedscertifikat).

Railion havde på uheldstidspunktet ”midlertidig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed” og havde også ”midlertidigt sikkerhedscertifikat”.

Ved fusionen til Nordjyske Jernbaner pr. 27.06.2001 ophørte de to hidtidige selskaber med at eksistere. Da tilladelse til at drive jernbanevirksomhed er en forudsætning for at sikkerhedscertifikat er gældende, må de to virksomheders certifikater anses for ugyldige pr. denne dato, uanset at de først indsendtes til Jernbanetilsynet pr. 03.08.2001.

Nordjyske Jernbaner har på forespørgsel i forbindelse med undersøgelsen anført, at selskabet blev

”stiftet på generalforsamling den 26. juni 2001 og den administrerende direktør tiltrådte pr. 01.07.2001. I forbindelse med fusionen mellem Skagensbanen og Hjørring Privatbaner skulle der sammensættes en helt ny organisation, hvilket først faldt på plads omkring 1. september 2001. I den mellemliggende tid var det de hidtidige organisationer ved Skagensbanen og Hjørring Privatbaner, som var gældende og dermed også de godkendte sikkerhedscertifikater for begge virksomheder”.

Jernbanetilsynets brev af 06.07.2001, hvormed Jernbanetilsynet udstedte midlertidig tilladelse til Nordjyske Jernbaner til drift af jernbanevirksomhed, indeholder også krav om indsendelse af ansøgning om sikkerhedscertifikat, men der fremgår ikke af brevet noget vedrørende udstedelse af midlertidigt sikkerhedscertifikat, om end der efterfølgende sker gentagne forlængelser af det midlertidige certifikat, der skulle være udstedt med dette brev.

Det kan ikke afvises, at Nordjyske Jernbaner med dette brev kan have fået den opfattelse, at de fusionerede baners sikkerhedscertifikater midlertidigt kunne anses for gældende for Nordjyske Jernbaners drift.

Fra og med 29.05.2002 ses alt materiale vedrørende sikkerhedscertifikat at foreligge i tilfredsstillende form, men først pr. 31.10.2002 udstedtes endeligt sikkerhedscertifikat til ”Passager- og godstrafik (inkl. farligt gods) på strækningerne Frederikshavn - Skagen, Hjørring - Hirtshals samt Frederikshavn - Hjørring - Aalborg”. Der ses for perioden 27.06.2001 til 31.10.2002 ikke at have foreligget hverken endeligt eller midlertidigt sikkerhedscertifikat for Nordjyske Jernbaner.

#### 2.4.2

##### *Operatørkontrakt - operatøransvar*

Banestyrelsen oplyser i forbindelse med undersøgelsen, at man er af den opfattelse, at den operatør der har fået tildelt kapaciteten (Railion – jf. togeomeldelsen) ”indestår for samtlige forhold (herunder også det sikkerhedsmæssige ansvar) med mindre der foreligger en skriftlig samtykkeerklæring fra Banestyrelsen om overdragelse af sikkerhedsansvaret”.

Banestyrelsen oplyser endvidere at man har indgået operatørkontrakt med Railion Denmark A/S og har tildelt infrastrukturkapacitet til denne operatør. Operatørkontrakten gældende 25.07.2001 indeholdt efter det oplyste en bestemmelse om at overdragelse af rettigheder og forpligtelser kræver Banestyrelsens skriftlige samtykke.

Det fremgår af samme operatørkontrakt at operatøren kan benytte underleverandører og Banestyrelsen oplyser ”at operatøren hæfter for disse underleverandører og disses ydelser på ganske samme måde som for sine egne forhold”.

Endelig oplyser Banestyrelsen at der ikke [på uheldstidspunktet] foreligger nogen skriftlig samtykkeerklæring fra Banestyrelsen vedrørende overdragelse af operatøransvaret til Nordjyske Jernbaner.

Railion oplyser i brev af 27.07.2001 bl.a.:

”Da

- kørslen derfor skete under de to privatbaners operatøransvar (de to privatbaner har af samme grund erhvervet tilladelse til kørsel på relevante strækninger til Ålborg)
- der ikke (som fejlagtigt oplyst ved Banestyrelsens indberetning) er involveret personale fra Railion Denmark a/s i forbindelse med uheldet (rangisten er lejet hos DSB og ikke hos Railion Denmark a/s)
- hændelsen ikke har relation til den tidligere del af transportforløbet (ind til Ålborg), hvor Railion Denmark a/s var operatør

forestår Hjørring Privatbaner den fulde indrapportering af uheldet fra operatørside”.

Banestyrelsen har i øvrigt i maj 2003 oplyst at operatøraftalen med Nordjyske Jernbaner først blev indgået i løbet af november 2001.

Da Railion Denmark A/S er bestiller af kørslen og har fået tildelt ”kanalen” jf. toganmeldelsen burde Railion kunne betragtes som ansvarlig operatør, men som det fremgår af ovenstående mener Railion at kørslen er foregået på de to baners (HP / SB) operatøransvar og disse – repræsenteret ved NJJ – synes at have accepteret dette og i alt fald i praksis at have varetaget dette ansvar – også ved undersøgelse af det aktuelle uheld.

Railion har således gennem en - ikke ajourført - entreprenøraftale indgået med de to sikkerhedsgodkendte virksomheder ladet disse varetage operatørens sikkerhedsmæssige opgaver.

Virksomhederne synes ikke at have underrettet Railion om de ændrede virksomhedsmæssige og certifikatmæssige forhold som følge af fusionen.

### 2.4.3

#### *Entreprenøraftale*

Samarbejde om og køb af ydelser med et sikkerhedsmæssigt indhold hos en leverandør skal fastsættes i en skriftlig aftale, som definerer ydelsernes ind-

hold og ansvar herfor jf. § 8 stk. 5 i Bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder.

Det er jernbanevirksomhedens ansvar, at der til enhver tid foreligger ajourførte skriftlige aftaler for de ydelser der er omfattet af kravet i bekendtgørelsen.

Railion Denmark oplyser i et brev den 27.07.2001 om uheldet at kørslen ske under de to privatbaners (HP / SB) operatøransvar og at Hjørring Privatbaner forestår den fulde indrapportering af uheldet fra operatørside.

Railion Denmark synes på dette tidspunkt ikke at var klar over, at Nordjyske Jernbaner er trådt i stedet for HP /SB.

Railion Denmark henviser til en *entreprenørkontrakt* indgået mellem DSB Gods og Hjørring Privatbaner / Skagensbanen in solidum i december 2000.

Af denne kontrakt fremgår bl.a. at ”Det påhviler SB/HP at sikre, at nødvendige sikkerhedscertifikater er erhvervet, uddannelse af lokomotivførere mv. er overholdt, således at kørsel sker i overensstemmelse med de krav der stilles af relevante myndigheder<sup>[JEK4]</sup>.”

Det er ikke i kontrakten fastsat hvilken virksomhed, der skal forestå undersøgelse af uheld og kontrakten har ikke bestemmelser vedrørende transport farligt gods.

Alene det forhold at begge aftaleparter (DSB gods hhv. HP/ SB) er ophørt med at eksistere (ikke har ”licens” / sikkerhedscertifikat) indebærer at den foreliggende kontrakt ikke kan betragtes som ajourført.

#### 2.4.4

##### *Aftale om udlån af medarbejder*

Hjørring Privatbaner og DSB har i januar 2001 indgået aftale om udlån af den stationsbetjent, der kom til skade ved uheldet og som fungerede som rangerleder.

Det fremgår af aftalen, at

”Hjørring Privatbaner har den daglige ledelse, mens DSB stadig er den formelle arbejdsgiver”, idet det dog også anføres, at Hjørring Privatbaner i udlånsperioden har ”arbejdsgiveransvaret efter Danske Lov 3-19-2.”

Selv om aftale om udlån af en medarbejder til udførelse af sikkerhedsmæssige opgaver (sikkerhedsklassificerede funktioner) må betragtes som en aftale om ydelse med sikkerhedsmæssigt indhold, er der ikke i den foreliggende aftale fastsat bestemmelser om sikkerhedsmæssige forhold, f.eks. ansvar for sikkerhedsmæssig uddannelse og efteruddannelse ligesom den pågældendes sikkerhedsmæssige kvalifikationer ikke fremgår af aftalen.

### 3

## Konklusion

### 3.1

#### *Uheldsårsag*

På det foreliggende grundlag må det fastslås, at årsagen til uheldet var en kombination af

- at der i forbindelse med tilladelse til udrangering ikke blev foretaget korrekt togvejseftersyn (af stationsbestyreren)
- hhv. at bevægelsen på samme tid af lokomotivfører og stationsbetjent blev opfattet som rangerbevægelse, men at rangerlederen (stationsbetjenten) ikke sikrede sig at rangervejen var retstillet og at afløbsspor-skifte 146a derfor blev befaret, på trods af at det var stillet til afløb.

Det anses for medvirkende årsag,

- at det i rangerinstruksen for Hjørring station foreskrives, at udrangering skal anvendes i forbindelse med kørsel til Hjørring Øst, idet den først fastslår at ind-/udrangeringer bør undgås, men dernæst at udrangering dog anvendes (for at undgå blokuorden)
- at dette sammen med SR's bestemmelser om ind- og udrangering mv. samt bestemmelser for arbejdstogs kørsel efter RR's bestemmelser

har kunnet give uklarhed om de for kørslen gældende sikkerhedsmæssige betingelser.

Det er derfor i høj grad sandsynligt, at de svagheder i linieblokken, der har ført til instruktionen om anvendelse af udrangering og dermed bortfald af den tekniske sikkerhed, er en stærkt medvirkende indirekte årsag til uheldet.

### 3.2

#### *Andre forhold*

De i det efterfølgende nævnte forhold, der er afdækket i forbindelse med undersøgelsen, har næppe haft indflydelse på uheldsforløbet.

Nordjyske Jernbaner havde på uheldstidspunktet ikke gældende sikkerheds-certifikat.

Railion havde det operatørmæssige ansvar men havde gennem en ikke ajour-ført entreprenør aftale overladt dette til Hjørring Privatbaner / Skagensbanen.

Railion Denmark A/S var på uheldstidspunktet ikke klar over at entreprenøren ikke var aftaleparten Hjørring Privatbaner / Skagensbanen in solidum, men det nystiftede selskab Nordjyske Jernbaner (uden sikkerhedscertifikat).

Den foreliggende entreprenørkontrakt (aftale om ydelse med et sikkerhedsmæssigt indhold) er ikke ajour.

I den foreliggende aftale mellem DSB og Hjørring Privatbaner om udlån af stationsbetjenten, der fastlægger at arbejdsgiveransvaret er hos Hjørring Privatbaner hhv. hos DSB, er der er ikke truffet aftale om jernbanesikkerheds-

mæssige forhold som f.eks. jernbanesikkerhedsmæssig uddannelse og efteruddannelse.

Generelt synes det at være et problem, at aftaler med sikkerhedsmæssigt indhold ikke er blevet ajourført i takt med at virksomhederne mellem hvilke aftalerne er indgået, er ophørt med at eksistere, idet deres aktiviteter er overført til andre virksomheder. Aftaler med sikkerhedsmæssigt indhold bør ikke kunne overdrages / overtages.

Nordjyske Jernbaner havde ifølge oplysninger fra Beredskabsstyrelsen på uheldstidspunktet heller ikke registreret en sikkerhedsrådgiver med henblik på varetagelse af transport af farligt gods. En sådan aftale var heller ikke registreret pr. 15.03.2003.

Det samlede indtryk er, at der hersker endog meget stor uklarhed om varetagelse af det sikkerhedsmæssige ansvar, når der i tog- eller rangerbevægelser indgår personale og / eller materiel fra mere end en jernbanevirksomhed.

#### 4

### **Sikkerhedsmæssige rekommandationer**

Undersøgelserne giver anledning til følgende sikkerhedsmæssige rekommandationer:

1. Det henstilles at Banestyrelsen vurderer reglerne for udrangering, rangering samt kørsel med arbejdstog med henblik på ved rettelse af SR, at skabe klare og entydige regler på området.
2. Det henstilles at Banestyrelsen bringer linieblokken mellem Hjørring og Sindal i en sådan tilstand at kørsel i forbindelse med Hjørring Øst sidespor kan ske under anvendelse af normal signalgivning på Hjørring station, uden risiko for at dette indebærer efterfølgende behov for ind- og eller udrangering.
3. Det henstilles at Nordjyske Jernbaner gennem ændring af sikkerhedscertifikatet fratages retten til at befordre farligt gods indtil det overfor Jernbanetilsynet kan dokumenteres at selskabet er i stand til at varetage denne opgave på forsvarlig vis, herunder at der kan dokumenteres aftale med en godkendt sikkerhedsrådgiver i form af anmeldelse til Beredskabsstyrelsen.
4. Det henstilles at der skabes præcise regler for hvilken jernbanevirksomhed der er sikkerhedsmæssigt ansvarlig som operatør, når der i ranger- eller togbevægelse indgår personale og materiel fra mere end en virksomhed.
5. Det henstilles, at § 8, stk. 5 i Bkg nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat og tilsvarende § 9, stk. 1 i Bkg nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere tilpasses således at overdragelse af aftaler om jernbanesikkerhedsmæssige ydelser [JEK5] skal godkendes af eller forelægges for Jernbanetilsynet, idet det ud fra en jernbanesikkerhedsmæssig vurdering må anses for udelukket at der kan ske overdragelse i en analogi

til formuerettens område (singulærsuccession [JEK6] eller universalsuccession [JEK7]).

Jernbanetilsynet 23.05.2003

John Krouel  
Trafikinspektør

**5****Anvendt materiale**

1. Lokal Rangerinstruks Hjørring station. Banestyrelsen. 01.10.1998
2. SIN (V) Instruks 25.5. af 01.02.1991.
3. ”Frigivning af sidespor Hjørring Øst, km 299,330” mærket Eltj H nr 9740 og dateret 06.04.1993.
4. Lokal beskrivelse Sikringsanlægget Hjørring station. Banestyrelsen. Udateret.
5. Toganmeldelse nr. 246. Fakultativ (vedlagt)
6. Bekendtgørelse nr. 920 af 16.12.1998 om jernbanevirksomhed (§§ 6, 7 og 8).
7. Bekendtgørelse nr. 810 af 28. april 2003 af lov om jernbanevirksomhed mv.
8. Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder
9. GTS vognmelding fra Ålborg (til kmp Hj) tog 7911 25.07.2001.

**Banestyrelsen**

Marked og Kapacitet tirsdag den 24 jul 2001

**Jernbanetilsynet**

Indgået: 31.07.01

25/7 2001 – 13/12 2002

Bilag: 4

Sagnr: 6240/01-584.7

Doknr:

Fakultativ

M&amp;K(14691)

FTS

Banestyrelsen	DSB	Andre
St. Ab. Hj.		Railion.
Fast fordeling.		Hjørring Privatbaner.

**Togangmeldelse nr. 246 FAKULTATIV***Kvittering ønskes***Arsag:** Railion Denmark har bestilt mulighed for godsvognsudveksling ved Hjørring Øst sidespor**Bestiller:** Navn: Villy G Hansen  
Telefon: 13784Tjenestested: Railion Denmark  
Telefax:**Under henvisning til denne togangmeldelse kan på Hv undt. Lø tillyses følgende arbejdstog:**

Med arbejdsstrækning Hjørring – Sindal:

**GX 8834**

Kører:	Hj-Hj:	25/7 2001-13/12 2002: Hv undt Lø			
Togart:	Hj-Hj:	HP 100			
Hast km/t:	Hj-Hj:	60			
		Ank	Afg	X-tog	
Hjørring		—	9.47	Hj	132
Hjørring		10.20	—	Hj	113

**GX 8838**

Kører:	Hj-Hj:	25/7 2001-13/12 2002: Hv undt Lø			
Togart:	Hj-Hj:	HP 100			
Hast km/t:	Hj-Hj:	60			
		Ank	Afg	X-tog	
Hjørring		—	10.47	Hj	5236
Hjørring		11.10	—	Hj	

**GX 8946**

Kører:	Hj-Hj:	25/7 2001-13/12 2002: Hv undt Lø			
Togart:	Hj-Hj:	HP 100			
Hast km/t:	Hj-Hj:	60			
		Ank	Afg	X-tog	
Hjørring		—	11.47	Hj	140
Hjørring		12.20	—	Hj	121

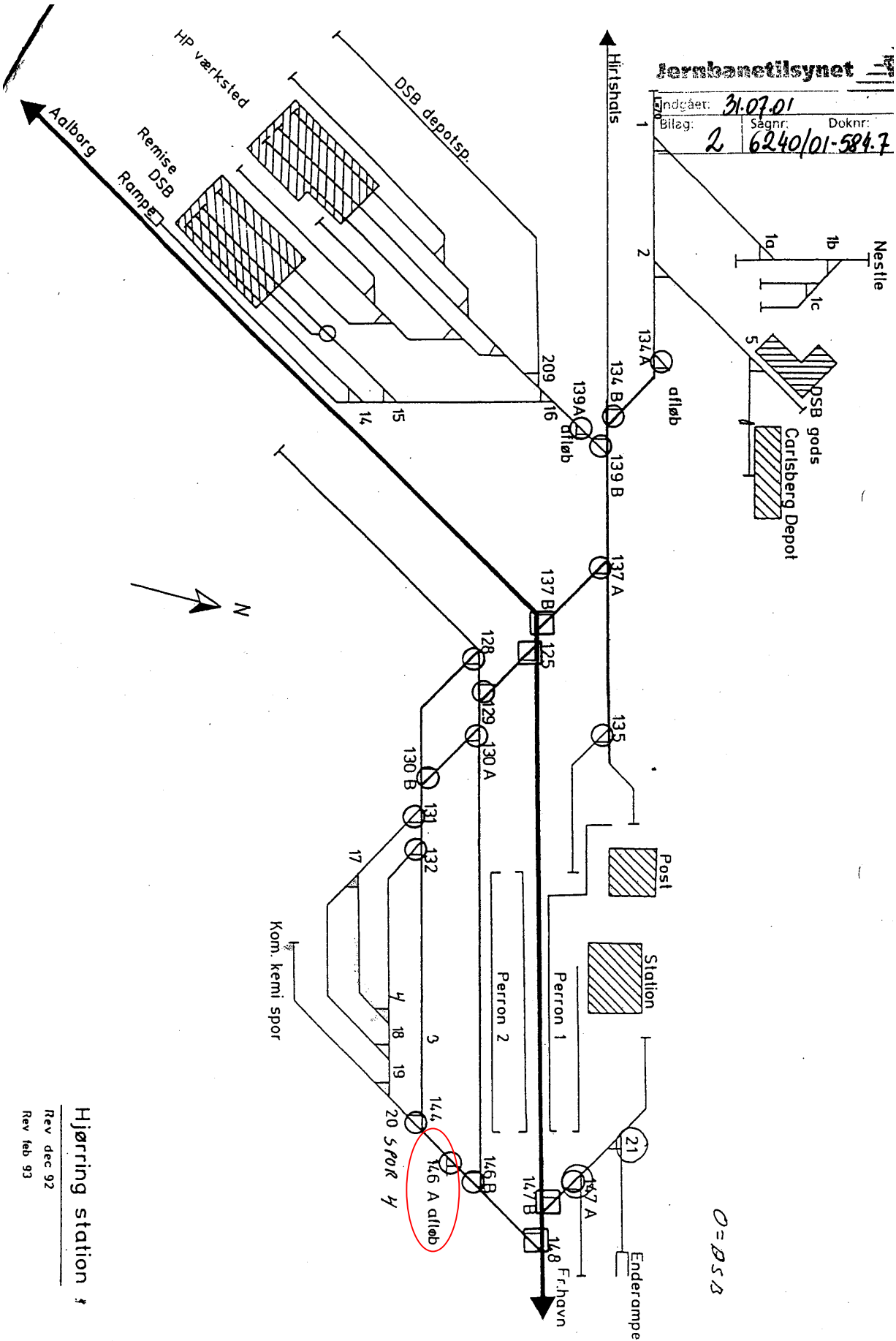
Rangering ved Hjørring Øst sidespor foregår efter bestemmelserne i SIN (V), instruks 25.5.

**Lokomotivfører og rangerpersonale leveres af Hjørring Privatbaner.****Tekniske data for HP DL 16:**

Hastighed 60 km/t, længde 12 m, vægt 80 t, bremsevægt 77 t.

HP DL 16 har mobiltelefon: 

Marked og Kapacitet++



**Jernbanelilsynet**

Indgået: 31.07.01  
 Bilag: 2 Sagnr.: 6240/01-584.7 Doknr.:  
 2

Hjørring station  
 Rev dec 92  
 Rev feb 93