

Arbejds køretøj kørt ud i sporspærring uden tilladelse - 11.09.2003

Denne redegørelse¹ er baseret på materiale modtaget Banestyrelsen (Banedanmark). Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemgang af de foreliggende oplysninger 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 11.09.2003 kørte arbejds køretøj nr. 86 – der skulle anvendes i en sporspærring mellem Snoghøj og Middelfart – efter ankomst til Snoghøj ud i sporspærringen uden forudgående aftale med stationsbestyreren (FC-leder i RFC Fredericia). Ved denne kørsel passeredes såvel PU- som U-signal visende ”forbikørsel forbudt” hhv. ”stop”.

1.2 Undersøgelser

Arbejds køretøjets fører fik af stationsbestyreren tilladelse til at køre ad venstre spor Fredericia – Snoghøj samt signalgivning til spor 1 i Snoghøj. Føreren af arbejds køretøjet indhentede tilladelse til at køre ud i sporspærringen hos sporspærringens SR-arbejdsleder og det var desuden blevet aftalt mellem SR-arbejdslederen og stationsbestyreren, at arbejds køretøjets fører måtte få tilladelse til at køre ud i sporspærringen, når han efter ankomst til Snoghøj henvendte sig til stationsbestyreren.

Efter køretøjets ankomst til Snoghøj konstaterede stationsbestyreren efterfølgende, at køretøjet var kørt ud i sporspærringen uden tilladelse.

Arbejds køretøjets fører – der ved hjælp af mobiltelefon blev kontaktet af stationsbestyreren – oplyste, at han havde modtaget tilladelse fra SR-arbejdslederen i sporspærringen. Han havde i den forbindelse ikke været opmærksom på, at der også krævedes tilladelse fra stationsbestyreren (alene stationsbestyreren kan tillade kørsel ud af stationen – enten gennem signalgivning eller ved tilladelse til udrangering).

Føreren af arbejds køretøjet har – i forbindelse med indførelse af nye regler for arbejde i spor - deltager i opgraderingskursus som SR-arbejdsleder i januar 2003 hhv. som fører af arbejds køretøj i marts 2003.

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

Der var foruden føreren af arbejdskøretøjet yderligere en sikkerhedsuddannet medarbejder i arbejdskøretøjets førerrum. Der er i Banestyrelsens materiale ikke oplysninger om resultatet af eventuel samtale med denne medarbejder, ligesom, der i materialet ikke er oplysninger om eventuelle båndoptagelser af samtalerne mellem stationsbestyreren og føreren af arbejdskøretøjet.

2**Konklusion**

Banestyrelsen (Banedanmark) konkluderer, at hændelsen opstod fordi, føreren af arbejdskøretøjet ikke i tilstrækkelig grad var opmærksom på, at kørsel fra station til sporspærring på fri bane, udover tilladelse fra SR-arbejdslederen også kræver tilladelse fra stationsbestyreren.

Banestyrelsen har på den baggrund medtaget emnet på kommen EUSR (efteruddannelseskurser i sikkerhedstjeneste) samt underrettet relevante (personale)kategorier.

3**Rekommandationer**

Hændelsen og de foreliggende oplysninger giver ikke anledning til yderligere rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter.

Jernbanetilsynet 13.04.2004

John Krouel
Undersøgsleder