

Mejetærsker kørt ud foran tog. 13.08.2003 (Hvalsø-Tølløse)

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på det fra implicerede parter m.v. modtagne informationer og Jernbanetilsynets egne undersøgelser.

1 Faktiske oplysninger

1.1 Historie

I forbindelse med høstarbejde onsdag den 13.08.2003 skulle en mejetærsker krydse jernbanen via den private overkørsel 100 (markled) mellem Tølløse og Hvalsø.

Føreren af mejetærskeren ringede til Fc-leder i Banestyrelsens fjernstyringscentral i Roskilde og fik tilladelse til at passere overkørsel 100.

Under passagen af overkørslen ramte tog 2516 mejetærskerens skærebord (Skærebordet blev trukket efter mejetærskeren på en transportvogn).

Mejetærskerens skærebord kilede sig fast under styrevognen og blev skubbet ca. 300 meter.

Lokomotivføreren havde opdaget mejetærskeren cirka 320 meter før overkørslen, farebremsede og aktiverede i tyfonen, hvorefter han løb bagud i toget.

1.2 Skader

1.2.1 Skader på materiel

Mejetærskerens skærebord og transportvogn blev totalskadet.

Styrevognen fik beskadiget fronten.

1.2.2 Skader på sporanlæg og signal- og sikringsanlæg

Signaltelefon og ATC kabler blev beskadiget

1.2.3 Skader på overkørslen

Overkørslens træplanker og to låger blev beskadiget.

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

1.3 *Materieloplysninger*

Tog 2516 bestod af DSB ejet materiel:

Oprangering i køreretning mod Roskilde.

ADns-e 546 (Styrevogn)

Bn 931

Bn 915

Bn 906

Bn 883

Bn 899

ME 1514

1.4 *Oplysninger om strækningen*

Strækningsafsnittet mellem Tølløse og Hvalsø er 4,9 km, enkelsporet og udstyret med ATC.

Højeste tilladte hastighed på ulykkesstedet er 120 km/h.

1.5 *Oplysninger om trafikstyringsforhold*

Strækningen er fjernstyret fra RFC Roskilde. Den ansvarlige for trafikafviklingen betegnes Fc-lederen.

Via grafiske køreplaner og fjernstyringsskærme kan Fc-lederen overvåge og afvikle toggangen.

Der var ingen specielle procedurer/instrukser til Fc-lederen om hvordan der skulle forholdes når store transporter skulle passere en overkørsel - eksempelvis en mejetærsker. Fc-lederen havde dog mulighed for at etablere en sporspærring².

I henhold til Bekendtgørelse af lov om jernbanevirksomhed³ m.v. §21b, stk. 3. - er det ejeren/brugeren af overkørslen der skal aftale nærmere når jernbanen skal passeres af store "Særligt langsomt kørende transporter"

1.5.1 *Indikeringer i Fjernstyringscentralen*

På Fjernstyringsskærmen er indikeringen på strækningsafsnittet Tølløse - Hvalsø delt op i 3 afsnit: To korte afsnit på hver 800 meter mellem det fremskudte signal og I-signalet foran begge stationer og et langt - ca. 3,3 km - afsnit mellem de to fremskudte signaler. Afsnittene indikeres besat efterhånden som toget kommer frem og forbliver besat, således at alle tre afsnit viser

² SR definition "En spærring af spor på den fri bane eller af et sporstykke på en station som følge af sporets tilstand, arbejder i eller ved spor eller anden hindring"

³ LBK nr. 310 af 28/04/2003

besat, når toget passerer det fremskudte signal ved ankomststationen. Når toget har passeret I-signalet, bliver alle tre afsnit frie samtidig.

Det kan ikke af billedet på fjernstyringsskærmen udledes præcis hvor på strækningen et tog befinder sig.

1.6

Kommunikation

Samtalen mellem føreren af mejetærskeren og Fc-lederen blev ført fra mobiltelefon til Banestyrelsens fastnettelefon. Samtalen blev optaget på RFC-Roskildes sikkerhedsbåndoptager.

1.7

Havarilog

Togets havarilog er blevet udlæst og analyseret. Lokomotivføreren har oplyst, at han på ca. 300 meters afstand så mejetærskeren og farebremser. Dette stemmer overens med oversigtsforholdene, da det skønnes, at der er 320 meters sigt til overgangen. Ifølge havariloggen kørte toget 110 km/t 320 meter før kollisionen og det antages, at kollisionen skete med en hastighed på 96 km/t.

2

Undersøgelser

2.1

Materieltekniske undersøgelser

Jernbanetilsynet har i undersøgelserne ikke fundet forhold der indikerer, at der skulle være fejl indenfor disse områder.

2.2

Sportekniske undersøgelser

Jernbanetilsynet har i undersøgelserne ikke fundet forhold der indikerer, at der skulle være fejl indenfor disse områder.

2.3

Signal- og sikringstekniske undersøgelser

Jernbanetilsynet har i undersøgelserne ikke fundet forhold der indikerer, at der skulle være fejl indenfor disse områder.

2.4

Trafiktekniske undersøgelser

2.4.1

Afhøringer

Jernbanetilsynet har afhørt Fc-lederen og gjort brug af politiets afhøring af lokomotivføreren og føreren af mejetærskeren.

2.4.1.1

Bemærkninger til afhøringerne

Føreren af mejetærskeren og Fc-lederen var enige i, at der blev givet en tilladelse til at passere overkørsel 100.

Afhøringerne klarlagde, at Fc-lederen ikke var i tvivl om hvor togene 1516 og 2516 var placeret i forhold til overkørsel 100, da han talte med føreren af mejetærskeren.

Fc-lederen var ligeledes – forud for uheldet - ikke i tvivl om, at det tog føreren af mejetærskeren så passere måtte være 2516 da tog 1516 på det tidspunkt - de to talte sammen – var mellem Lejre og Roskilde.

Fc-lederen forklarede endvidere, at han ikke vidste hvor på strækningsstykket Tølløse – Hvalsø overkørsel 100 ligger.

Føreren af mejetærskeren var ikke i tvivl om, at der netop var passeret et tog for 2-3 minutter siden.

3

Analyse

Da Fc-lederen modtog anmodningen fra føreren af mejetærskeren så han på strækningsbilledet. Han kunne se, at indikeringerne på fjernstyringskærmen viste besat. Af grafen kunne han se at det var tog 2516 der var på strækningsafsnittet mellem Tølløse og Hvalsø.

Det forankørende tog 1516 [som føreren af mejetærskeren havde set] kørte på det tidspunkt ved indkørselssignalet ved Lejre.

Det skal bemærkes at det ikke er muligt præcis at bestemme hvor på strækningen tog befinder sig – og at Fc-lederen ikke nøjagtigt vidste hvor overkørsel 100 ligger i forhold til Hvalsø (ca. 210 meter før I-signalet).

Da Fc-lederen gav tilladelsen var han kun fokuseret på tog 2516 der var på vej mod Hvalsø og han var overbevist om, at det var tog 2516 føreren af mejetærskeren havde set passere.

4 Konklusion

Fc-lederen og føreren af mejetærskeren talte om hver sit tog, da de talte sammen. Føreren af mejetærskeren fortalte om det tog som han lige havde set [1516], og Fc-lederen var fokuseret på det tog (2516) der kørte på strækningssafsnittet Tølløse – Hvalsø.

Da anmodningen lød på, at få tilladelse til at passere en overkørsel mellem Tølløse og Hvalsø var det derfor tog 2516 Fc-lederen var fokuseret på. Da føreren af mejetærskeren oplyste, at der netop var passeret et tog, var det naturligt for Fc-lederen, at der kun kunne være tale om 2516, da 1516 på det tidspunkt var ved Lejre.

4.1 *Den direkte årsag til ulykken*

Føreren af mejetærskeren fik lov til at køre ud i overkørslen idet Fc-lederen troede, at tog 2516 var passeret overkørslen.

4.2 *Indirekte årsager*

Der fandtes ingen nedskreven præcis procedure for hvordan Fc-lederen skulle håndtere passage af store transporter⁵.

Fc-lederen havde ikke det tidsmæssige overblik over hvor togene var placeret i forhold til overkørsel 100. Han var endvidere ikke klar over at overkørslen lå så tæt på Hvalsø.

4.3 *Andre forhold*

Det skal bemærkes at føreren af mejetærskeren omkring tilladelse til passage af overkørslen agerede som han skulle i henhold til lovgivningen⁴.

4.3.1.1 *Mærke "Giv Agt" (SR 17.3 eller SR 17.4)*

Om mærket ville have gjort en forskel er svært at bedømme. Dels kører togene stærkt og dels er der megen bevoksning der kan tage lyden og endelig talte føreren af mejetærskeren i mobiltelefon.

⁴ jævnfør Bekendtgørelse af lov om jernbanevirksomhed m.v. §21b stk. 3 "Særligt langsomt kørende transporter må kun passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren"

5**Sikkerhedsmæssige rekommandationer**

5.1

Henstillinger

1. Jernbanetilsynet henstiller, at Banestyrelsen får nedskrevet og implementeret procedure⁵ for hvordan Banestyrelsen håndterer anmodning om at få lov til, at passere en markoverkørsel med en stor langsomkørende transport, herunder hvordan Fc-lederen hurtigt kan orientere sig om hvor overkørslen rent fysisk er placeret på strækningen.

Proceduren skal fremsendes til Jernbanetilsynet for godkendelsesbehandling senest 01.03.2004.

2. Jernbanetilsynet henstiller endvidere, at der - på grund af overkørselens beliggenhed og oversigtsforholdene - foretages en besigtigelse af overkørsel 100 med deltagelse af blandt andet Vejdirektoratet med henblik på evt. nedlæggelse af overkørslen.

Jernbanetilsynet 03.11.2003

Dan Skjoldstrup
Trafikinspektør

⁵ Banestyrelsen har overfor Jernbanetilsynet oplyst at man er gået i gang med proceduren.