

Alvorlig faresituation i Vrå 13.11.1999

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på materiale modtaget fra Banestyrelsen 10.07.2002. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemgang af Banestyrelsens undersøgelsesmateriale fra 2002 og evaluering af de deri tilgængelige data vedrørende nedenstående sikkerhedsmæssige hændelse, er Jernbanetilsynet nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til andre rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække yderligere forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden end de heri anførte.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 13.11.1999 kl. ca. 20.10 passerede arbejdskøretøj 220 U-signal B i Vrå i stilling ”stop” og kørte ud på det enkeltsporede banestykke mellem Vrå og Brønderslev, hvor IC 153 samtidig befandt sig på vej mod Vrå. Tog 153 blev bragt til standsning gennem radioopkald fra RFC Aalborg og arbejdskøretøjet blev farebremset og standset, da både fører og chauffør opdagede at U-signalet viste ”stop”. Tog og arbejdskøretøj holdt stille ca. 300 meter fra hinanden.

1.2 Undersøgelser

Det fremgår af Banestyrelsens undersøgelsesmateriale^[JEK1], at ”arbejdskøretøj 220”, der skulle transporteres til var oprangeret således:

svejseanhænger (forrest) – Ks-vogn - arbejdskøretøj 220 - arbejdskøretøj 168 - svejseanhænger 125 a.

Begge arbejdskøretøjer (nr. 220 hhv. nr. 168) var ”arbejdende”. Chaufføren opholdt sig i og betjente det forreste arbejdskøretøj (nr. 220); føreren befandt sig i arbejdskøretøj nr. 168. Det er ikke oplyst om han betjente dette.

Arbejdskøretøj 220 fik indkørsel med høj hastighed til spor 2 i Vrå. Da køretøjet var standset efter passage af U-signalet forsøgte føreren at få fat i (R)FC Aalborg. Arbejdskøretøjet returnerede – efter forgæves forsøg på at få kontakt med FC - på det signal ”kør” til spor 1, der var frembragt i I-signalet af AS-systemet.

FC-lederen forsøgte at kontakte føreren af arbejdskøretøjet via mobiltelefon; det lykkedes ikke, idet det oplyste mobiltelefonnummer var forkert!

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

Chaufføren har forklaret at han regnede med, at når der var ”kør med høj hastighed” i I-signalet var der også udkørsel. Føreren har endvidere oplyst at gældende LA ikke var medbragt (men TIB).

Endvidere fremgår (bl.a.) at

- Kommunikation mellem RFC Aalborg og arbejdskøretøjer normalt foregår via mobil telefon
- At togtidsskriveren Aalborg – Frederikshavn er frakoblet
- Strækningshastigheden er 120 km/t
- Alle bremses på arbejdskøretøjet var indkoblet og virksomme
- At det er konstateret at signalsynligheden på I-, PU- og U-signaler overholder gældende bestemmelser
- Trafikvagten ved sit møde med chauffør og fører i Aalborg samme aften vurderede, at ingen af dem var påvirket af alkohol eller andre rusmidler.

Der mangler bl.a. oplysning om

- Resultat af overhøring af chaufføren i SR
- Signalkommissionsprotokoller.

2

Konklusion

Banestyrelsen konkluderer at faresituationen opstod fordi arbejdskøretøjet afgik fra Vrå uden afgangstilladelse (hvilket er i strid med SR § 13 pkt. 1), idet chaufføren misopfattede og føreren ikke så signalgivningen i I-signalet og begge overså signal ”forbikørsel forbudt” i PU-signalet. Banestyrelsen vurderer endvidere at personalet på arbejdskøretøjet kan have følt sig presset til at køre ulovligt (skubbende to køretøjer foran arbejdskøretøjet), samt at disse to køretøjer kan have generet udsynet til signalerne.

Banestyrelsen anfører direkte overtrædelse af SR § 2 pkt. 5.4, SR § 13 pkt. 1, SR § 63 pkt. 1.1.1, SR § 71 pkt. 1.3 og ordreseriesamlingens ordre O pkt. 2.12.4.

Jernbanetilsynet kan endvidere konkludere, at føreren – der havde ansvaret for arbejdskøretøjets kørsel - vanskeligt kan have deltaget i signalobservationen, eftersom han var placeret i det bageste af de to arbejdende køretøjer.

3

Rekommandationer

Henstilling 1:

Det er værd at bemærke at det formentlig i høj grad var FC-lederens reaktion og hurtige opkald til toget *via strækningsradioen*, der afværgede en kollisi-

on, samt at dette næppe kunne være opnået hvis kommunikationen til toget ligesom til arbejdskøretøjet havde været baseret på mobiltelefoner^[JEK2].

Det må vurderes, at FC-lederne ikke har tilstrækkelige og tilstrækkeligt sikre midler til sikkerhedsmæssig kommunikation til rådighed når nogle tog og arbejdskøretøjer kun anvender mobiltelefon.

På den baggrund henstilles at Banestyrelsen indfører krav om virksom strækningsradio også i arbejdskøretøjer, samt at der udarbejdes retningslinier for kørsel (omfang) når strækningsradiosystemet ikke fungerer.

Henstilling 2:

Endvidere henstilles at Banestyrelsen gennemgår samtlige hen ved 150 signalforbikørsler og andre indberettede hændelser med arbejdskøretøjer fra og med 1997, med henblik på at fastslå i hvor mange tilfælde oprangeringen har været forkert.

Henstilling 3:

På baggrund af undersøgelserne har Banestyrelsens undersøgelsesleder foreslået at personaleregistreringssystemet ændres, således at forløbet af en medarbejders uddannelse / efteruddannelse i sikkerhedstjeneste umiddelbart fremgår af systemet (dvs. således at "gamle" data ikke længere overskrives).

Jernbanetilsynet henstiller på den baggrund at Banestyrelsens personaleregistreringssystem ændres således at historik for den enkelte medarbejders sikkerhedsrelaterede uddannelser, tjenestesteder og hændelser bevares.

Henstilling 4:

Det fremgår, at togtidsskriveren var udkoblet på tidspunktet for hændelsen. Da togtidsskriveren i denne type fjernstyringscentral (RCTC) yder et væsentligt bidrag til FC-lederens vurdering af den sikkerhedsmæssige situation, henstilles at Banestyrelsen sikrer driften af togtidsskriverne – evt. i en anden udformning end den hidtil anvendte - i denne type fjernstyringscentraler.

Henstilling 5:

Banestyrelsen skal vurdere behovet hhv. mulighederne for at anvende flere arbejdende arbejdskøretøjer sammenkoblet, herunder de betjeningsmæssige og sikkerhedsmæssige aspekter.

Jernbanetilsynet 09.09.2002

John Krouel