



TC 21-2021

Offentliggjort: 30.04.2021

Gyldig fra: 01.06.2021

Gyldig til: 31.05.2022

Gyldig for:	<input checked="" type="checkbox"/> Strækninger under SR	<input checked="" type="checkbox"/> Strækninger under ORS	<input checked="" type="checkbox"/> Strækninger under ORF
Trafikcirkulærer knytter sig til det faste instruktionsstof for det pågældende regelsæt og skal efterkommes på linje med dette.			

Forbikørsel af endepunkt uden tilladelse. Registrering og behandling

1. Indledning

1.1. Definitioner

- Trafikleder:

Benævnes som stationsbestyrer i SR.

Benævnes som trafikleder i ORS og ORF.

- Signalforbikørsel:

En signalforbikørsel skal forstås bredt som overtrædelse af det punkt, hvortil der er givet en kørtilladelse. Dette punkt kan også være mundtligt videregivet eller være markeret med et mærke. At køre længere frem end tilladt, altså køre forbi et punkt uden kørtilladelse, vil sige at passere:

- et signal ved sporet, der ved sin farve eller stilling signalerer "Stop"
- endepunktet i en sikkerhedsrelateret kørseltilladelse, der er givet af et togkontrolanlæg
- et punkt, der er meddelt i en forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse (f.eks. et rangergrænsemærke, eller nærmere udpeget punkt)
- stopmærker eller håndsignaler.

1.2. Baggrund

Banedanmark registrerer og behandler - i samarbejde med jernbanevirksomhederne - årligt over 200 signalforbikørsler. Der er stor opmærksomhed på hver enkelt signalforbikørsel, herunder en mulig klarlægning af årsagen.

For at kunne afdække et muligt mønster i årsagerne til signalforbikørsler, kræver det en så ensartet registrering og behandling af hver enkelt hændelse, som det er muligt.

Udgivet af:	Telefon:	E-mail:	Journalnr. / init.:
Banedanmark	+ 45 8234 0000	mfra@bane.dk	2021 - 1478 / mrsm
Carsten Niebuhrs Gade 43	Direkte:	Web:	CVR 18638876
1577 København V		www.bane.dk	Side 1 (4)

Det vurderes, at lokomotivføreren og/eller materiellet i gennemsnitlig fire til fem tilfælde om året - på grund af hændelsens alvorlighedsgrad - ikke bør fortsætte kørslen. Dette skyldes enten, at den eller de implicerede er for påvirkede af hændelsen til at kunne udføre deres funktion sikkerhedsmæssigt forsvarligt i henhold til helbredskravene, eller fordi der er alvorlige fejl på materiellet.

For at trafiklederen ikke skal stå alene med afgørelsen om, hvorvidt en lokomotivfører og/eller materiellet må fortsætte kørslen, skal trafiklederen ved særligt alvorlige signalforbikørsler *straks indhente forholdsordre* hos Banedanmarks undersøgelsesvagt.

2. Trafiklederens forhold

Trafiklederen underretter straks Banedanmarks undersøgelsesvagt ved enhver signalforbikørsel.

Trafiklederen indhenter forholdsordre om viderekørsel efter hændelser, hvor der umiddelbart har været fare for kollision med andet materiel, eller hvor trafiklederen i øvrigt vurderer, at der har været tale om en farlig situation.

For at undgå unødige trafikforstyrrelser må trafiklederen dog altid, hvis hændelsen er sket på den fri bane, lade det pågældende tog køre frem til den nærmeste station - for personførende togs vedkommende til en station, hvor der kan udveksles passagerer ved perron og der afvente forholdsordre.

Tog eller rangertræk køres eller rangeres til et egnet spor. Er der ikke perron på den pågældende station, må der køres til nærmeste station, hvor der kan udveksles passagerer ved perron.

Lokomotivføreren må under ingen omstændigheder fortsætte kørslen, hvis:

- der er mistanke om, at lokomotivføreren er påvirket af bevidsthedsforstyrrende stoffer (alkohol/narkotiske stoffer)
- der er mistanke om væsentlige sikkerhedsmæssige fejl ved materiellet (eksempelvis svigtende bremseevne).

Får trafiklederen ikke indenfor ti minutter kontakt med undersøgelsesvagten, kontaktes vagten i naboområdet.

3. Banedanmarks undersøgelsesvagts forhold

Banedanmarks undersøgelsesvagt underretter jernbanevirksomhedens undersøgelses-/sikkerhedsvagt om samtlige signalforbikørsler.

Har der umiddelbart været fare for kollision med andet materiel, skal der tages stilling til, om den/de implicerede er for påvirkede af hændelsen til at kunne udføre deres funktion sikkerhedsmæssigt forsvarligt i henhold til helbredskravene.

Er det en fejl, eller er der formodning om, at det er fejl ved materiellet, der har forårsaget signalforbikørslen, skal der tages stilling til, om fejlen er så alvorlig, at materiellet ikke må fortsætte kørslen.

Udgivet af:	Telefon:	E-mail:	Journalnr. / init.:
Banedanmark	+ 45 8234 0000	mfra@bane.dk	2021 - 1478 / mrsm
Carsten Niebuhrs Gade 43	Direkte:	Web:	CVR 18638876
1577 København V		www.bane.dk	Side 2 (4)

Undersøgelsesvagten træffer i samarbejde med jernbanevirksomhedens undersøgelses-/sikkerhedsvagt beslutning om personalets og/eller materiellets viderekørsel. Vurderingen tages ud fra trafiklederens oplysninger om hændelsen og de svar, undersøgelsesvagten får på opklarende spørgsmål i sagen.

4. Indsamling af data

For at få så meget viden om den enkelte signalforbikørsel udfylder trafiklederen hjælpeskemaet i bilag 1 med de oplysninger som trafiklederen får, ved melding om signalforbikørsel, hos lokomotivføreren/rangerlederen.

Der skal ikke foretages et "direkte interview" af lokomotivføreren/rangerlederen, men trafiklederen skal notere så mange oplysninger i skemaet, som trafiklederen umiddelbart får oplyst.

De gule felter i skemaet skal dog kunne oplyses til Banedanmarks undersøgelsesvagt, når denne underrettes om hændelsen.

Indholdet i skemaet indføres sammen med de øvrige faktuelle oplysninger i SafetyNet, når sikkerhedsbristen oprettes. Herefter er der ikke længere brug for hjælpeskemaet.

Banedanmarks undersøgelsesvagt skriver i sin rapport alle de oplysninger, som vagten kommer i besiddelse af i forbindelse med hændelsen.

Øvrige oplysninger leveres af den enkelte jernbanevirksomheds undersøgelses-/sikkerhedsvagt i hvert enkelt tilfælde.

Oversigt over gyldige trafikcirkulærer kan blandt andet ses på www.bane.dk

Udgivet af:	Telefon: + 45 8234 0000	E-mail: mfra@bane.dk	Journalnr. / init.: 2021 - 1478 / mrsm CVR 18638876
Banedanmark Carsten Niebuhrs Gade 43 1577 København V	Direkte:	Web: www.bane.dk	Side 3 (4)

Bilag 1- HJÆLPESKEMA Signalforbikørsel. Registrering af data

Hændelsestidspunkt	Dato:	Kl.:
Tognummer/nummer på arbejdskøretøj		
Station/strækning/spornummer		
Signal (type/bogstav/nummer) ETCS stopmærke (nummer) Afsnitsmærke (nummer)		
Lokomotivførers telefonnummer		
Jernbanevirksomhed/Entreprenør		
Farepotentiale – var der risiko for kollision med andet tog/rangertræk/objekt		
Hvordan var signalsynligheden		
Hvad var hastigheden / Hvor langt er der kørt forbi signalet		
Var der fast togkontrolanlæg på stationen/strækningen		
Var der virksomt togkontrolanlæg på toget		
Blev toget stoppet af togkontrolanlægget		
Bremsede toget som forventet		
Var der noget der distraherede (sol, tog i nabospor mv.)		
Er der noget til hinder for at fortsætte kørslen		
Vejrlig (Sne, regn, storm mv.)		