

## Redegørelse

### Tog afgået mod enkeltspor uden signal - Mørkøv

<b>HCLJ611-2015-227</b>	<b>Hændelse</b>	Signalforbikørsel	Togkørsel
Dato:	19.05.2015	Tidspunkt:	15:23
Sted:	Mørkøv station	Jernbanevirksomhed:	DSB
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark		
<b>Personskade:</b>	Ingen		

Efter rettidig ankomst til Mørkøv station spor 2 og udveksling af passagerer, afgik tog 1544, da afgangstiden var inde, mod det enkeltsporede banestykke mod Regstrup, uden at have modtaget afgangstilladelse (signalgivning). Tog 1541 befandt sig på banestykket på vej fra Regstrup mod Mørkøv, hvor toget havde signal til indkørsel til Mørkøv spor 1.

Tog 1544 skulle planmæssigt have krydset det modkørende tog 1541 på Svebølle station. Krydsningen var forlagt til Mørkøv, da tog 1541 var forsinket.

Da lokomotivføreren i tog 1544 efter afgang og passage af PU-signal F2 bemærkede at det modgående sporskifte (102) stod forkert og at udkørselssignalet viste ”stop”, bragte han toget til standsning. Toget havde da opskåret og passeret sporskifte 102 og standsede med førerpladsen umiddelbart efter passage udkørselssignalet - U-signal G. Da han opdagede det modkørende tog blinkede han med togets frontlanterner for at advare togets lokomotivfører.

Lokomotivføreren fik radiokontakt med stationsbestyreren i FC Roskilde, der også havde opdaget faresituationen. Lokomotivføreren oplyste at han havde passeret udkørselssignalet, der viste ”stop”, samt at toget havde opskåret et sporskifte.

Efter tog 1544's ankomst i spor 2 og togvejsopløsning af indkørselstogvejen, omstilledes sporskifterne og der kom automatisk signalgivning til indkørsel til (og udkørsel fra) spor 1 – vigesporet - for tog 1541. Indkørselssignalet faldt på ”stop” som følge af



Styrevognen i tog 1544 efter standsning ved udkørselssignalet

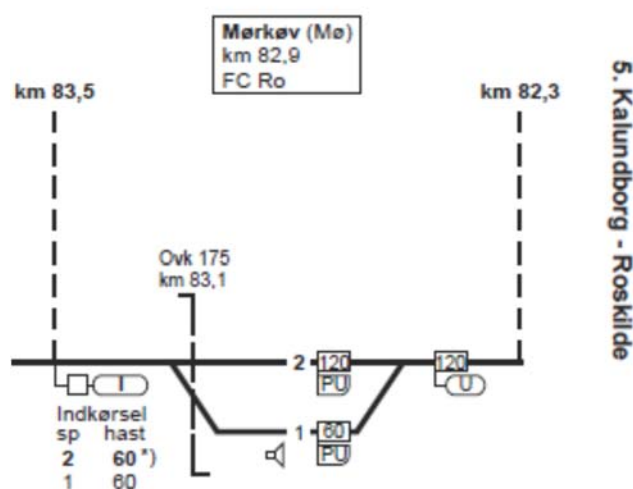
tog 1544's kørsel. Lokomotivføreren i tog 1541 har oplyst ikke at have observeret signal til indkørsel i Mørkøv. Desuden oplyst lokomotivføreren under nedbremsning mod indkørselssignalet, at have set det modkørende

tog blinke med frontlanterne. Efter standsning et stykke foran indkørselssignalet, holdt togene ca. 200-300 meter fra hinanden.

Ifølge SR §42, er en krydsning ”samtidig tilstedeværelse på en togfølgestation – krydsningsstationen – af to tog i modsat køreretning, når det ene tog før ankomsten til stationen og det andet tog efter afgang fra stationen kører på samme hovedspor.” På en fjernstyret strækning gælder, at ”stationsbestyreren i FC træffer beslutning om forlægning [flytning] af krydsningen.” Der skal – såfremt krydsningsforlægningen sker på en strækning med linjeblok - ikke ske underretning af lokomotivførerne.

Ifølge SIN instruks 5, skal krydsninger kun angives i tjenestekøreplanen, når toget afgår mod en strækning uden linjeblok.

Den enkeltsporede strækning Holbæk-Kalundborg er fjernstyret fra FC Roskilde. Mørkøv station – beliggende i strækningens km 82,9 er udrustet med relæsikringsanlæg type 1954E med ind- og udkørselssignaler samt perronudkørselssignaler.



Uddrag af TIB-S

Kørslen på de tilstødende enkeltsporede banestykker sikres ved linjeblok.

Strækningen Holbæk-Kalundborg har ikke togkontrolanlæg, der kan sende signalinformation til togenes mobile ATC-anlæg. Begge tog havde virksomt mobilt togkontrolanlæg (ATC), der såfremt strækningen er udrustet med togkontrolanlæg, bl.a. kan sikre at og tog ikke utilsigtet kan passere et stop-signal.

---

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data, er Havarikommissionen nået til den konklusion at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til lov om jernbane § 83, har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.

