



Foreløbig redegørelse

Godstog kollideret i Padborg

HCLJ610-2013-13	Ulykke	Afsporing	Togkørsel
Dato:	30.11.2013	Tidspunkt:	19:42
Sted:	Padborg	Jernbanevirksomheder:	TX Logistik (TXL) DB Schenker
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark		
Personskade:	Ingen		



1 Underretning

Banedanmark og TX Logistik (TXL) underrettede 30.11.2013 kl. 20:05 Havarikommissionens jernbaneenhed om, at to godstog var kollideret i den sydlige ende af Padborg station.

Der var sket skader på det ene lokomotiv og mindst en vogn var afsporet. Der var ikke kontakt med lokomotivføreren på det ene af togene.

På den baggrund besluttede Havarikommissionen at indlede undersøgelse af ulykken.

2 Fakta

2.1 Hændelsesforløb

Godstog GD 44788 (DB Schenker) havde signal til indkørsel fra 1. hovedspor fra Flensborg til spor 4 i Padborg og godstog TG 40569 (TX Logistik) holdt klar til afgang i spor 2, foran PU-signal M2.

Under tog GD 44788's indkørsel til spor 4 kl. 19:40 blev toget under passage af sporskifte 24b ramt af lokomotivet i det afgående tog TG 40569 fra TXL.

Lokomotivføreren i tog GD 44788 indledte bremsning fra ca. 38 km/t – toget standsede efter ca. 170 meters kørsel.

Da GD 44788 standsede befandt tiende vogn i toget sig i sporskifte 24b ved lokomotivet i TG 40569, der var blevet presset til side og afsporet med sin forreste aksel.

Lokomotivet i tog TG 44788 kørte forbi uden egentlige skader (lakskeer på løftepunkt), medens der på de efterfølgende tre vogne opstod skader på last og på runger. Fjerde forreste vogn i tog afsporedes med alle aksler og de efterfølgende 6 vogne fik skader på vognkasser og last.

2.2 Station og strækning

Padborg station er beliggende på Banedanmarks strækning 26 Fredericia-Padborg i strækningens km 109,7. Stationen, med 6 togvejsspor, har sikringsanlæg type 1964 med stedlig stationsbestyrer. Der sker ingen logning af sikringsanlægget.

Stationens sydlige stationsgrænse med indkørselssignaler fra Flensborg ligger i tysk kilometrering 179,7 svarende til km 110,7. Den dansk-tyske landegrænse ligger ca. 100 meter nord for stationsgrænsen (indkørselssignalerne) i strækningens km 110,6 km

Den højst tilladte hastighed ved indkørsel fra Flensborg til spor 4 er 40 km/t.

Kommunikation mellem tog til/fra Tyskland og stationsbestyreren skulle iflg. TIB (V)¹ ske på radio-kanal C21. Samtaler på kanalen logges.

Padborg station er udstyret med fast ATC-anlæg, med baliser ved alle hovedsignaler (undtagen indkørselssignalerne fra Flensborg).

¹ Trafikal Information om Banestrækningen

Der er placeret spormagneter (Gleismagnete) for Indusi/PZB (Punktförmige ZugBeinflussung) ved indkørselssignalerne fra Flensborg og udkørselssignalerne mod Flensborg samt en spormagnet fastkodet som aktiv ("stop") ved udkørselssignalet mod Vejbæk.

Centralapparatet viste efter kollisionen fastlagt indkørselstogvej for tog GD 44788 fra 1. hovedspor fra Flensborg til spor 4

Faldet i det på gældende del af spor 2 er af Banedanmark på ATC-planen opgivet til at være mellem 1,11 ‰ og 2,55 ‰.

Banedanmark har oplyst, at der i "Sporregler 1987" er fastlagt grænseværdier for stigninger – og dermed fald – der må forekomme i bl.a. togvejsspor. Stigningsbogstaver for banestykker er offentliggjort i TIB.

2.3 Tog og involveret materiel

Tog GD 44788 fra Hamborg Maschen bestod af DB Schenkers lokomotiv EG 3101 samt 33 vogne. Toglængde 675,6 meter og togvægt 2409 ton iflg. bremsesedlen. Maksimalt tilladt hastighed 100 km/t. Lokomotivet havde PZB- og ATC-udrustning, med PZB aktiv.

Tog TG 40569, der skulle afgå fra Padborg, bestod af Dispoloks lokomotiv 189 -115 samt 17 vogne. Toglængde 537 meter og togvægt 1495 ton. Lokomotivet var udrustet med sikkerhedssystemet ETCS (der kan anvende Indusi-balisernes information). Lokomotivet var ikke udrustet med dansk ATC.

Ingen af togene medførte RID-klassificeret gods (farligt gods).

Tog TG 40569 var oprangeret, bremseprøvet og efterladt i "militærsporet" kl. ca. 15:20 af Captrain. "Wagenmeister" fra CFL Cargo havde foretaget eftersyn af toget.

Ca. kl 19:30 blev toget – også med lokomotiv fra Captrain - trukket til spor 2. Efter bortkørsel mod syd af Captrains lokomotiv, rangerede TXL's lokomotivfører med lokomotiv 189 115 fra syd ned på vognene.

Lokomotivføreren foretog kørsel, tilkobling og – efter skift af førerrum - bremseprøve (kontrol af sammenkobling). Lokomotivet i TG 40569 var placeret umiddelbart foran PU-signal M2.

Lokomotivføreren for tog GD 44788 har oplyst, at han havde signal til indkørsel i Padborg og at indkørselshastigheden var 40 km/t.

Lokomotivføreren TG 40569 havde radiokontakt med stationsbestyreren, da toget var klar til afgang. Han fik oplyst, at han skulle afvente det indkørende tog (GD 44788). Lokomotivføreren har oplyst, at han kunne se lanterne på det modkørende tog og at han, stående i førerrummets venstre side, ordnede togets papirer. Han befandt sig dér, da kollisionen fandt sted.

2.4 Logninger mv.

Der sker ikke logning af stationens sikringsanlæg. Af sikringsanlægget (centralapparatets sportavle) fremgik efter kollisionen, at der var fastlagt indkørselstogvej fra indkørselssignalet ("signal O") fra 1. hovedspor fra Flensborg til spor 4. Indkørselssignalet viste "stop".

Sporskifterne 24a/b, 25 og 23 indikeredes ude af kontrol.

Tog GD 44788 holdt med de bageste vogne ved for indkørselssignalet og lokomotivet i spor 4.

Af logningerne fra toget (GD 44788) fremgår, at hastigheden ved passage af indkørselssignalet var ca. 38 km/t. Der er ikke registreret restriktive signaler (lokomotivets PZB90 var aktiv, dette kan kun registrere aktive signaler fra spormagneterne).

Logningerne fra tog TG 40569 viser, at toget var i bevægelse i ca. 1 minut og 40 sekunder, hvor der opnåedes en gennemsnitshastighed på 1,872 km/t over ca. 52 meter. Afstanden fra lokomotivets forende ved PU-signalet i spor 2 til frispormærket ved sporskifte 24b var ca. 21 meter, inden toget satte sig i bevægelse

Af logningerne fremgår endvidere, at togets bremseledning var fyldt, dvs. at vognene ikke var afbremsede samt at lokomotivets bremse – den direkte bremse – ikke var anlagt.

2.5 Implacerede virksomheder

Banedanmark var jf. oversigt af 09.12.2013 indehaver af sikkerhedsgodkendelse som jernbaneinfrastrukturforvalter, jf. iØ. BEK nr 13 af 04.01.2007 "Bekendtgørelse om godkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere".

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Danmark skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen A-certifikater vedrører sikkerhedsledelsessystemet og anerkendes gensidigt i af EU medlemsstaterne. B-certifikater vedrører andre – nationale – forhold.

Tog GD 44788

DB Schenker Rail Scandinavia A/S var indehaver af såvel sikkerhedscertifikater A og B til godstrafik, begge fornyet 11.06.2013.

Tog TG 40569

TX Logistik AB var indehaver af sikkerhedscertifikat type B til godstrafik. TX Logistik AG havde ikke certifikat til jernbaneoperationer i Danmark.

Captrain Sweden AB havde gældende B-sikkerhedscertifikat til transport af gods incl. farligt gods senest rettet 14.08.2013.

Eftersyn af TXL's tog efter oprangeringen, men uden lokomotiv, blev foretaget af CFL Cargo Aps

Det af TXL anvendte lokomotiv var indlejet fra MRCE Dispolok GmbH.

TXL lokomotivføreren var indlejet fra Railservice MP, Hamborg.

Kilde til oplysninger om sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater er European Railway Agency ERADIS og Trafikstyrelsen.

2.6 Omkomne, kvæstede og skader i øvrigt

Lokomotivføreren i TG 40569 blev lettere kvæstet; behandlet af ambulancepersonale på stedet.

Der skete skader på lokomotivet i tog TG 40569, på forreste vogn i dette tog og på en række vogne i tog GD 44788. Desuden skete der skader på sporanlægget omkring sporskifte 24b, sporskifte 23 og ikke mindst krydsningssporskiftet 24a/25.

3 Videre undersøgelser

Trafikstyrelsen og Banedanmark er 7. januar 2014 blevet orienteret om, at Havarikommissionen er

”.... blevet opmærksom på at faldforholdene – fald på 2-4‰ i togvejsspor - ikke synes kendt af alle operatører/ de lokomotivførere operatørerne anvender.

Netop faldforholdene kan have haft betydning for ulykken den 30.11.[2013], idet et godstog, der holder klar til afgang og uden afbremsning af togets 1600-2000 tons, kan sætte ganske langsomt og ubemærket i gang pga. af ovennævnte fald. Ifølge lokomotivpersonalet er dette også muligt, hvis et større godstog alene er afbremset med maskinbremsen.

Havarikommissionens undersøgelser peger på, at ikke alle informationer af sikkerhedsmæssig betydning udveksles systematisk mellem operatører og infrastrukturforvaltere, og dermed tilsynsladende heller ikke systematisk videreformidles til operatørernes sikkerhedspersonale....”

Havarikommissionen fortsætter undersøgelse i samarbejde med de implicerede parter.

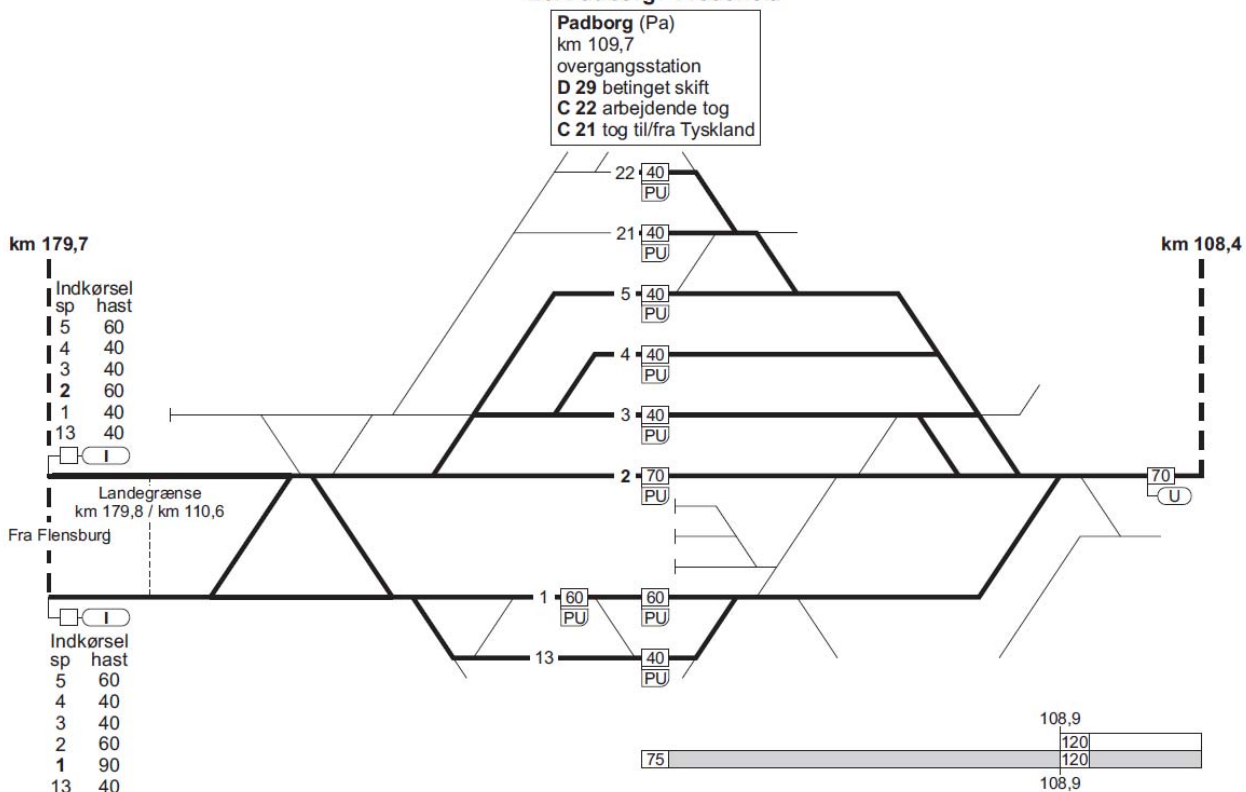
Uddrag af TIB

26. Padborg - Fredericia

396 - 39

26. Padborg - Fredericia

TIB (V)



26. Fredericia - Padborg

TIB (V)

26. Fredericia - Padborg

395 - 39

