



## Under rangering afsporet i sporskifte under omstilling

<b>619-2012-48</b>	<b>Hændelse</b>	Afsporing	Rangering
Dato:	21.03.2011	Tidspunkt:	18:15
Sted:	Herning station		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	Arriva
<b>Personskade:</b>	Ingen		

### Beskrivelse:

Efter ankomst til Herning spor 1 skulle Arriva Lint AR2 2042 fra tog 5365 rangere via sporet til Silkeborg og spor 5 til tankanlægget i forsyningsområdet. Under rangeringen fra Silkeborgsporet til spor 5 afsporede togsættets bageste bogie i sporskifte 07a.

Ved afsporingen opstod skader på både køretøj og sporanlæg. Skaderne vurderedes efterfølgende til ca. 2.600.000 kr.

Efter tog 5365's ankomst til spor 1 aftalte lokomotivføreren rangeringen til tankanlægget med stationsbestyreren i Herning.

Stationsbestyreren indstillede rangertogvej fra spor 5 (PU-signal PU16) til rangergrænsen mod Silkeborg. Efter ankomst dertil skiftede lokomotivføreren førerrum. Stationsbestyreren indstillede rangertogvej fra dværghsignal D11 til PU-signal PU51 i spor 5.

Første del af togvejen fra dværghsignal D11 til dværghsignal D41 kom til udførelse mens resten af togvejen – fra dværghsignal D41 til PU-signal P51- blev magasineret, og dermed først ville blive indstillet når de sikringstekniske betingelser blev opfyldt.

Årsagen til at sidste del af togvejen blev magasineret, var at sporskifte 07a/b var lokalaflåst til kørsel i højre gren. Dette skyldtes at transversalen mellem sporskifterne (mellem spor 4 og 5) ikke blev benyttet tilstrækkeligt hyppigt til at sporisolationerne i transversalen kunne påregnes at virke korrekt (manglende ”rustkørsel”).

Dværghsignal D41 ville vise ”forbikørsel forbudt” indtil anden del af togvejen kom til udførelse når sporskifterne 07a/b var blevet omstillet.

Rangerbevægelsen blev igangsat da lokomotivføreren iagttog at dværghsignal D11 viste ”forbikørsel tilladt” for første del af togevejen.

Da stationsbestyreren opdagede at lokalaflåsnings af de koblede sporskifter 07a/b var årsagen til at sidste del af togvejen ikke blev indstillet, foretog han oplåsning af sporskifterne. Herefter begyndte omstillingssekvensen for de koblede sporskifter med omstilling af sporskifte 07b der er førstløbende sporskifte.

Herefter passerede togsættet dværghsignal D41 umiddelbart foran sporskifte 07a og passerede dette med de to forreste bogier i retning mod spor 4. Da omstillingen af sporskifte 07b var afsluttet, indledtes omstilling af sporskifte 07a hvilket fik togsættets bageste bogie til at køre mod spor 5 og afspore.

Det fremgår af togets log at der fra igangsætning efter vending til afsporing blev tilbagelagt ca. 300 meter, og at hastigheden ved afsporingen var ca. 37 km/t (højest tilladte hastighed ved rangering 40 km/t). Afstanden mellem dværtsignalerne D11 og D41 er 161 meter.

I radiosamtalen med stationsbestyreren umiddelbart efter afsporingen oplyste lokomotivføreren at han ikke havde set D41 i stilling ”forbikørsel forbudt”.

I en senere samtale har lokomotivføreren bl.a. oplyst at han efter at have skiftet førerrum og skulle tilbage mod stationen, kørte da ”dværgen” viste ”forbikørsel tilladt”, samt at han var helt sikker på at dværg 41 viste ”forbikørsel tilladt”.

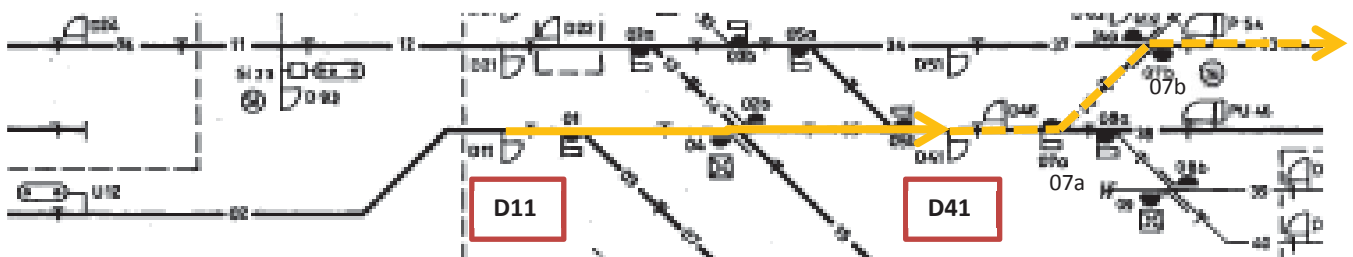
Sikringsanlægget er DSB type 1977 med logningsfunktion. Det fremgår af telegramjournalen at sikringsanlæggets log blev standset kl. 18:26. Banedanmark har oplyst at logningsdata efterfølgende er gået tabt.

Ifølge anlægsbeskrivelsen er sporskifte 07a i spor 4 koblet med sporskifte 07b i spor 5. Sporskifte 07b er førstløbende, dvs. det omstilles som det første når betingelserne er opfyldt. En betingelse er at ingen af de sporisolationer i og omkring sporskiftet der overvåger ”sikring mod utidig omstilling”, er besat. Når omstillingen af det førstløbende sporskifte er afsluttet, indledes omstillingen af det sidstløbende sporskifte, uanset om sporisolationer til ”sikring mod utidig omstilling” i mellemtiden er blevet besat.

En igangsat omstillingssekvens fuldføres altid. Omstillingen af førstløbende sporskifte 07b havde ikke kunnet indledes såfremt sporisolationen (36) bag dværtsignal D41 og i sporskifte 07a havde været besat, eller såfremt der havde været fastlagt en rangertogvej gennem sporskifte 07a.



1: Dv D41 med sporskifte 07a bag ved



2: Skitse af rangertogvejen fra D11 til D41 og den magasinerede rangertogvej fra D41 gennem 07a/b.

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 § 21q har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.