



Tog afsporet under indrangering i Nærum den 11. januar 2006

Undersøgelsen er udført af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) i henhold til lov om jernbane, jf. Bekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane samt bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.

1 Undersøgelser

1.1 Hændelsen

Onsdag den 11. januar 2006 klokken cirka 4.35 afsporede Lokalbanens tog 195450-1 - i et centralbetjent sporskifte - under indrangering i Nærum.

På grund af en knækket ledning [sandsynligvis udløst under omstilling af sporskiftet], var der ikke kontrol på sporskiftet.

Toget var Lokalbanens Regiosprinter (Lm 22) der var på vej til Nærum uden passagerer. På grund af, at der ikke kunne opnås kontrol på indgangssporskiftet skulle toget indrangeres. Efter at have kontrolleret tungetilslutningen indrangerede lokomotivføreren toget.

De påvirkninger og rystelser, der opstod da toget passerede sporskiftet fik sporskiftetungen til at bevæge sig. Der var nu ikke længere den nødvendige tungetilslutning, hvilket resulterede i at toget kørte på to spor (første aksel kørte mod spor 1, mens den øvrige del af toget blev ledt i retning af spor 2.) og efterfølgende afsporede.

1.2 Regler

Sporskiftet blev passeret i overensstemmelse med SIN-PRB. pkt. 46.7.1 Tilladelse til indrangering og tilladelse til udrangering: ”Modgående sporskifter, der ikke er aflåst, må dog passeres med højst 15 km/t, når lokomotivføreren har overbevist sig om, at tungetilslutningen er i orden.”

2 Havarikommissionens vurdering

Når et sporskifte mister kontrol er der eksempelvis ikke sikkerhed for at betjeningslåsen er ”lukket” og sporskiftets tunger dermed fastholdt med den nødvendige kraft. Det betyder, at der ikke er sikkerhed for den nødvendige tungetilslutning.

SIN-PRB. pkt. 46.7.1 overlader ansvaret for kontrol af tungetilslutning til lokomotivføreren. En lokomotivfører kan visuelt kontrollere den aktuelle tungetilslutning, men har hverken uddannelse eller værktøj til, at kunne kontrollere om tungetilslutningen er sikker nok til at lade et tog passere, hvilket formodentlig er årsagen til den foreskrevne lave passagehastighed.

Det er Havarikommissionens vurdering, at den sikreste måde at passere et modgående sporskifte på, når det er uden kontrol, er med påsatte låsebolte på den ene eller begge tunger.

3 **Konklusion**

Den direkte årsag til uheldet var at sporskiftet - i afsporingsøjeblikket - ikke havde den krævede tungetilslutning, og at det gennem SIN-PRB. pkt. 46.7.1 er tilladt at passere sådan sporskifter – med lav hastighed – blot ved visuelt at kontrollere tungetilslutningen.

4 **Sikkerhedsmæssige rekommandationer¹**

4.1 *Anbefalinger*

Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen:

1. Vurderer hvorvidt betingelserne – og sikkerhedsforanstaltningerne – for modgående passage af centralbetjente sporskifter uden kontrol, er tilstrækkelige samt foranlediger eventuelle ændringer i regler og instruktion gennemført i overensstemmelse med vurderingens resultat.

¹ Da undersøgelsesrapporten tager sit udgangspunkt i tilstanden på uheldstidspunktet er der ved udformningen af rekommandationerne generelt ikke taget hensyn til, at visse af forholdene senere er blevet rettet eller er ved at blive rettet. Rækkefølgen er ikke udtryk for prioritering.