



Godstog kollideret med arbejdskøretøj på Kolding station

611-000071	Ulykke	Kollision	Togkørsel
Dato:	21.11.2005	Tidspunkt:	00:50
Sted:	Kolding spor 2		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	Dansk Jernbane (MEV)/ Banedanmark
Personskade:	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:			
Andre:			

Beskrivelse:

Godstog 7251 ramte under indkørsel i Kolding spor 2 et arbejdskøretøj ("svejsetrolje") i sporskifte 116b. Der var ikke givet tilladelse til at arbejde i det pågældende område på dette tidspunkt.

Der opstod ikke personskade i forbindelse med påkørslen.

Troljen blev i forbindelse med påkørslen afsporet. Der opstod skader på godstogets lokomotiv MY 1158 og arbejdskøretøj 158, "svejsetroljen".

Der var etableret sporspærring i Kolding spor 3 og 4 af hensyn til udveksling af sporskifter i spor 3 og 4, herunder sporskifte 116a (sporspærringscirkulære 16064) og – når arbejdet krævede det også spor 2 (sporspærringscirkulære 16066). Personalet på troljen var af den opfattelse at der på det aktuelle tidspunkt var etableret sporspærring i spor 2. (Sporspærringen i spor 2 var senest hævet kl. 00.08 ved SR-arbejdslederens mellemkomst).

"Svejsetroljen" kørte fra spor 3 ud i sporskifte 116a, der stod i stilling til højre (mod spor 2 og sporskifte 116b) for at man kunne påbegynde arbejdet. Placeringen af troljen mellem de to sporskifter var således, at køretøjet ikke var sporfri i forhold til spor 2.

Sporisolationen til sporskifte 116b (isolation 323) skulle efter betingelserne i sporspærringscirkulære 16064 være arreteret (holdt kunstigt ubesat) således at signalgivning ville være mulig i spor 2. Sikringsanlægget kunne derfor ikke gennem sporisolationen detektere arbejdskøretøjet.

Tog 7251 havde signalgivning for indkørsel til spor 2 fra Lunderskov ("kør med begrænset hastighed"), idet der på grund af sporarbejdet angiveligt var foretaget omkobling af I-signalet.

Jernbanesikkerhedsplanen (nr. 17618) henviste med hensyn til sporspærringerne til cirkulære "sporspærring". Sporspærringscirkulæret (nr. 16064) omtalte som dækning anvendelse af standsignal "stop" midt i sporet før sporskifterne 108, 114, 30, 115a og 116b samt kortslutningsstropper på isoleringerne 312 og 374. Det bemærkedes desuden at sporisolationen til sporskifte 116b skulle arreteres og at der skulle placeres afløbssko før sporskifte 116b, men der var ikke præcise angivelser af pla-

ceringerne bl.a. som led i dækningen af arbejdsstedet. Afløbsskoen fandtes ikke.

Desuden fremgik det af jernbanesikkerhedsplanen, at hastigheden i spor 2 kunne være op til 120 km/t – omkobling af I-signalet til ”kør med begrænset hastighed” var ikke omtalt i jernbanesikkerhedsplanen hhv. sporspæringscirkulærene.

Af sporspæringscirkulære 16064 (spor 3-4) fremgik, at spærringen skulle etableres fra kl. 19.30 18.11.2005 til 05.00 den 21.11.2005, medens det af sporspæringscirkulære 16066 (spor 2) fremgik at spærringen kunne etableres i samme tidsrum efter aftale med stationsbestyreren.

Det vurderes af det foreliggende materiale, at hverken SR-arbejdslederen eller det involverede personale på ”svejsetroljen synes tilstrækkeligt instrueret.

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.

