



## Lokomotiver afsporet i sporskifte under rangering

<b>620-000023</b>	<b>Ulykke</b>	Afsporing	Rangering
Dato:	02.06.2006	Tidspunkt:	03:28
Sted:	Kolding spsk 103b		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	Railion
<b>Personskade:</b>	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:			
Andre:			

### Beskrivelse:

Under rangering med tog 7549 fra pladsen (spor 5) i Kolding, afsporedes to lokomotiver i sporskifte 103b beliggende i spor 2.

Tog 7549 bestod af MZ 1458 og MZ 1448 og ca. 400 meter vogne.

Ved afsporingen opstod der skader på de to lokomotiver. På infrastrukturen opstod der skader på sporskifte 103a/b samt i spor 1 og 2, hvor både skinner og sveller over et sporskifte på ca. 100 meter blev beskadiget.



Efter ankomst til Kolding spor 3 skulle de to lokomotiver rangeres nordud og derefter tilbage mod ”pladsen” for afhentning af godsvogne – med efterfølgende kørsel tilbage til spor 3 til bremseprøve. Stationsbestyreren frigav efter at have aftalt rangeringen med rangerlederen stedbetjeningsområde 1, der omfatter sporskifterne 105, 106 og 108. Frigivning af stedbetjeningsområdet kræver ikke at sporskifterne 103a/b og 104a/b retstilles til kørsel ad spor 1 og 2. Sporskifterne kunne ikke betjenes af rangerlederen, medmindre stedbetjeningsområde 2, som de tilhører, var frigivet.

Ca. 10 minutter efter stedbetjeningsområdets frigivelse var IC 691 på vej fra Taulov mod Kolding og stationsbestyreren indgav – på strækningsbilledet - ordre om gennemkørsel (”H Kd A B”), og isolationerne viste besat spor 2 og 3 som følge af, at 7549 var på vej frem fra pladsen.

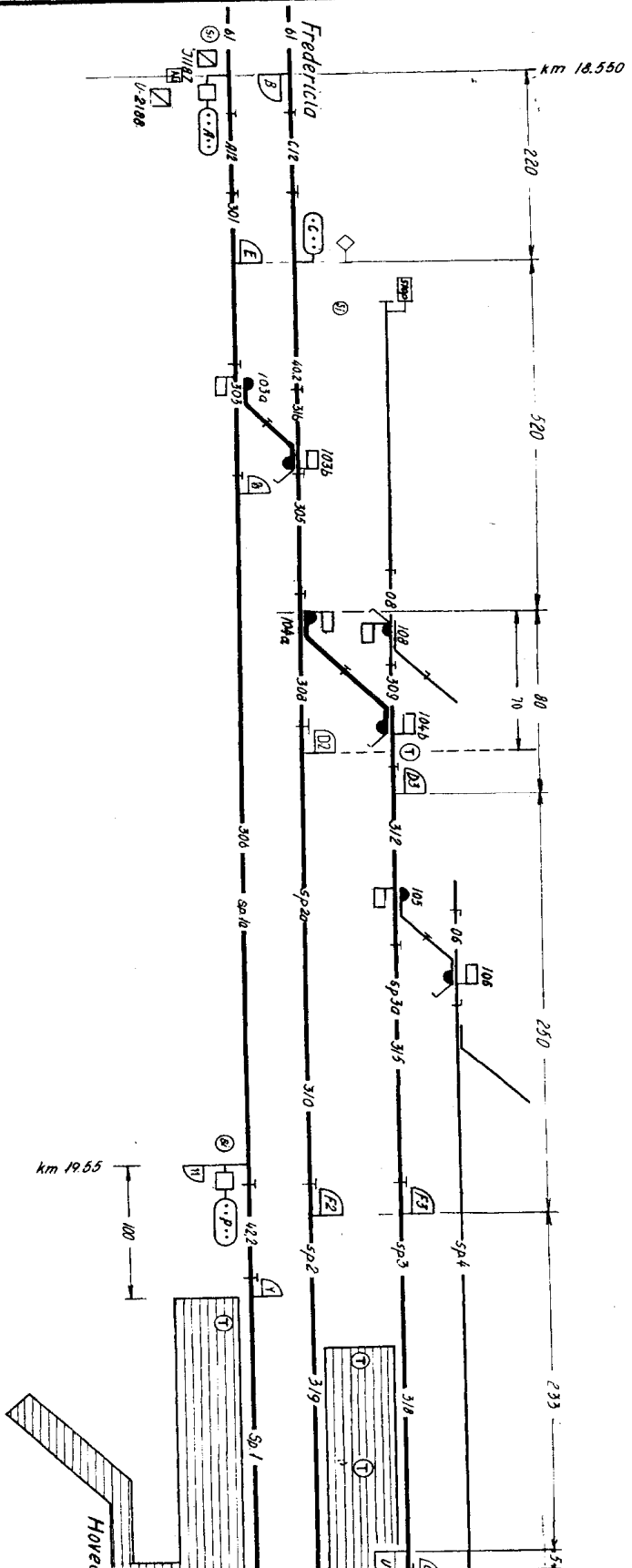
Udsendelsen af ordren ville medføre en eventuel nødvendig omstilling af sporskifterne 103a/b og 104a/b, og da disse ikke var frigivet til stedbetjening (idet de tilhørte stedbetjeningsområde 2) indledtes omstillingen af sporskifte 103 a/b, medens sporskifte 104 a/b ikke blev (ikke kunne) omstillet (s), da tog 7549 på dette tidspunkt befandt sig i sporskifternes sporisolationer for sikring mod utidig omstilling.

Ved omstilling af sporskifte 103a/b var sporskiftedrevet ved sporskifte 103a førstløbende drev og da sporisolationen (303) i sporskifte 103a var ubesat indledtes omstillingen, og denne fuldførtes selv om 7549 umiddelbart efter besatte sporisolationen i 103b. På dette tidspunkt havde den forreste bogie på MZ 1458 passeret sporskifte 103b i stilling til kørsel i venstre gren (mod spor 1). Sporskifteomstillingen fuldførtes, hvorefter den bageste bogie på MZ 1458 passerede sporskifte 103b i stilling til kørsel i højre gren (mod spor 2) hvilket medførte afsporing. Hastigheden ved afsporingen skønnes til ca. 25 km/t.

Det vurderes, at den aktuelle anvendelse af Kolding station til formering af og rangering med godstog er ud over stationens og sikringsanlæggets (og fjernstyringsanlæggets) kapacitet, og at dette har været en medvirkende årsag til afsporingen.

---

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.



DSB	Elj	Skematisk sporplan	Kolding
7. oktober 1955			H nr. 9484
R. Skind.			Prilasser: H nr. 9285

71

Hover