



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2021-16



Struer Station - Regionaltog afsporet efter afgang d. 07-01-2021

OFFENTLIGGJORT MAJ 2021

FORORD

Havarikommisionen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet med henblik på at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker.

I overensstemmelse med jernbaneloven afspejler dette statement Havarikommisionens undersøgelser og sikkerhedsmæssige vurderinger af omstændighederne ved ulykken eller hændelsen samt dens årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et jernbanesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller erstatningsansvar. Derfor kan enhver brug af dette statement til andre formål end at forbedre jernbanesikkerheden eller forebygge jernbaneulykker og -hændelser, føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk - også i uddrag - er tilladt med tydelig kildeangivelse.

GENERELT

Sagsnummer: 2021-16
Dato: 07-01-2021
Tidspunkt: 10:07
Sted: Struer Station
Uheldstype: Ulykke
Uheldskategori: Afsporing
Kørselskategori: Togkørsel
Infrastrukturforvalter: Banedanmark
Jernbanevirksomhed: Arriva

PersonskadeOmkomneAlvorligt kvæstedeLettere kvæstede

Passagerer:

Personale:

1

Underretning

Banedanmarks togleder underrettede d. 07-01-2021 kl. 10:20 Havarikommissionen om, at tog 5523 var afsporet på Struer Station.

BESKRIVELSE

Regionaltog 5523 (Arriva togsæt AR nr. 3068) afgik planmæssigt fra Struer spor 2 kl. 10:07 i retning mod Thisted.

Toget kørte ca. 85 meter inden det passerede afløbsspor skifte nr. 115a, og fortsatte ud i et område uden skinner.

Toget kørte ca. 46 meter på jorden, og kun togsættets bageste (af i alt 3) bogie forblev på sporet.

Der var 2 medarbejdere og 2 passagerer i toget.

Lokomotivføreren blev efter hændelsen kørt til kontrol ved læge, da han i forbindelse med afsporingen havde slået sit ene ben. Ingen andre kom til skade ved afsporingen.

Som følge af afsporingen skete der skade på togsættes to afsporede bogier samt en del af undervognen. Arriva har estimeret skadernes omkostninger til ca. 300.000 kr.

Banedanmark har til undersøgelsen oplyst, at der var sket mindre skader på infrastrukturen, estimeret til under 10.000 kr.

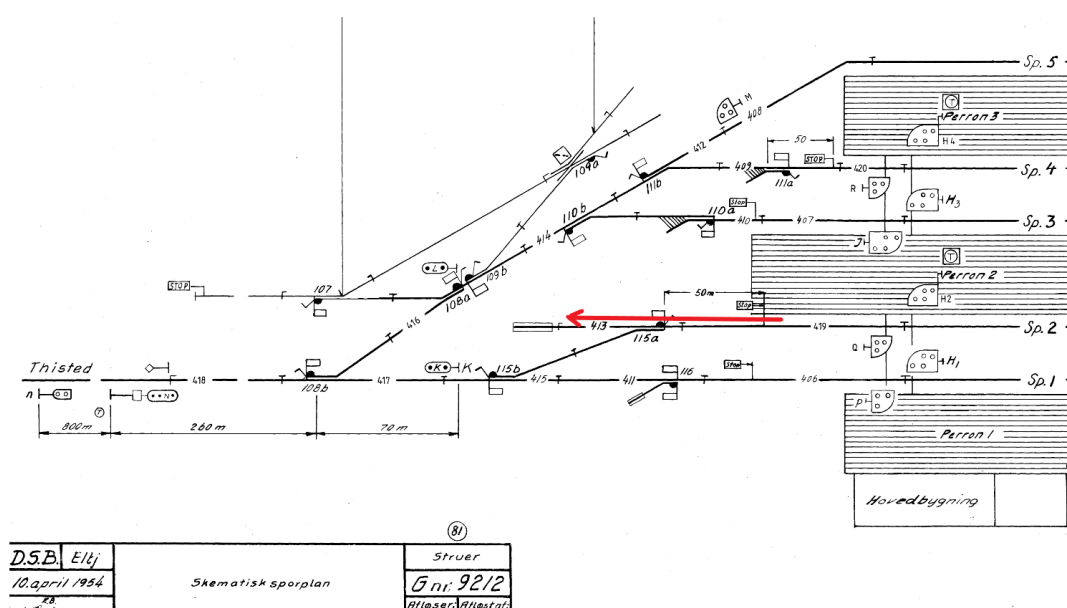


Fig. 1. Uddrag af Skematisk spor- og signalplan, den røde pil illustrerer togets køreretning.

Af togets havari log ses at togets hastighed var ca. 29 km/t, da farebremsning blev indledt; det var nogenlunde samtidig med, at togsættes forreste bogie kørte ud over afløbssporets slutskinne.

Struer station var på hændelsesdagen overgangsstation mellem det nye signalsystem ERTMS og det gamle signalsystem (SR). Kørsel ud af Struer station mod Thisted (TIB strækning 34) foregik via tilladelser efter bestemmelserne i SR (normal procedure ved afgang fra spor 2 nord var signal "kør" (grønt signal) i udkørselssignal K).

Strækningen mellem Struer og Hvidbjerg var uden linjeblok, og der var indført af- og tilbage melding mellem stationsbestyreren i Struer og den aktuelle stationsbestyrer i Banedanmarks Trafikkontrolcenter Vest.

Det fremgik af togjournalen, der var udfyldt af stationsbestyreren i Struer, at tog 5523 blev afmeldt kl. 9:57 til kørsel på strækningen mod Thisted.

Stationsbestyreren i Struer kommandopost har efter hændelsen oplyst, at han inden afgangstid ikke havde retstillet sporskifter, og ikke havde stillet togvej/signal for tog 5523.

Lokomotivføreren har oplyst, at han ikke havde så meget rutine i betjening af denne type togsæt (Desiro Serie-1). Han havde derfor i forbindelse med afgang fra Struer været ekstra fokuseret på, at få rigget togsættet korrekt op.

Da lokomotivføreren på førerbordsskærmen bemærkede at det var afgangstid, og samtidig var af den opfattelse, at han havde set at udkørselssignalet vise grønt, iværksatte han afgangprocedure. Kort efter igangsætning så lokomotivføreren at udkørselssignalet viste ”stop” og farebremsede toget.

Undersøgelse af sporskifte 115a (se fig. 1) efter afsporingen viste, at sporskiftets tunger stod til afløb / kørsel ad højre gren, samt at det tilhørende sporspærresignal viste, at sporskiftet stod til afløb.



Sporskifte 115a stod efter afsporing i højre gren/afløb, sporspærresignalet bag sporskiftedrevet viste ligeledes, at sporskiftet var sat til afløb. Foto: Arriva.

Af Banedanmarks sikkerhedsreglement (SR) fremgår, at afløbssporskifter anvendes som dækningssporskifter, der i en bestemt stilling hindrer indløb i en togvej.

Det er Havarikommissionens vurdering, at toget kørte fra spor 2, inden de nødvendige sporskifter var retstillet og afgangstilladelse var givet. Afsporingen skete derefter som følge

af, at toget kørte igennem afløbsspor skifte 115a, der stod i kørsel ad højre gren og derved til afløb.



Togets bageste bogie var efter standsning fortsat på sporet. Foto: Arriva.

Struer station var på hændelsesdagen ikke udstyret med togkontrolanlæg, og havde derfor ingen tekniske barrierer, der kunne hindre igangsætning uden tilladelse.

I forbindelse med Banedanmarks planmæssige udrulning af signalsystemet ERTMS blev Struer station pr. 15-02-2021 ibrugtaget. Systemets tekniske barrierer forventes at kunne hindre lignende hændelser.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data er Havarikommisionen 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 jernbanelovens § 83 har Havarikommisionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.