



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Foreløbig redegørelse 2022-34



Hjulbrud på godsvogn ved Ejby d. 13-01-2022.

OFFENTLIGGJORT JANUAR 2023

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation, der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

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

I overensstemmelse med jernbaneloven afspejler denne redegørelse Havarikommissionens 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 denne redegørelse 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: 2022-34
Dato: 13-01-2022
Tidspunkt: 11:40
Sted: Højre spor mellem Kauslunde og Ejby, km 195,8
Uheldstype: Hændelse
Uheldskategori: Andet
Kørselskategori: Togkørsel
Infrastrukturforvalter: Banedanmark
Jernbanevirksomheder: Hectorrail

PersonskadeOmkomneAlvorligt kvæstedeLettere kvæstede

Passagerer:
Personale:
Personer i overkørsel:
Uautoriseret:
Andre:

Underretning

Havarikommisionen modtog underretning d. 13-01-2022 kl. 12:43 fra Hectorrail om et hjulbrud i tog 42702 ved Ejby. Da hændelsen under lidt andre omstændigheder vurderes at kunne have ført til en alvorlig ulykke, indledte Havarikommisionen en undersøgelse.

1 FAKTA

1.1 Beskrivelse af uheldet

Da godstog 42702, fra Krefeld i Tyskland til Katrineholm i Sverige, var under gennemkørsel i Ejby spor 1, skiftede perronudkørselssignalerne (PU) til stop foran toget grundet en teknisk fejl. Lokomotivføreren (Lkf) indledte en farebremsning, hvorefter toget standsede. Lkf underrettede Fjernstyringscentralen om stopfaldet, og fik herefter tilladelse til at genoptage kørslen. Banearbejdere, som opholdt sig Ejby station, havde observeret, at første vogn efter lokomotivet hoppede voldsomt da den passerede dem. De kontaktede lkf, og fortalte om deres observation. Sammen efterså de første vogn efter lokomotivet, hvorved de konstaterede, at en del af løbefladen på et hjul manglede.



Foto 1. Aksel 3 og 4 på havareret vogn efter standsning i Ejby.

1.2 Omkomne, kvæstede og skader i øvrigt

Ingen kom til skade ved hændelsen, og skaderne begrænsede sig til hjul, bogie, bremses og vognbund på den pågældende vogn. Vognen afsporede ikke.

2 UNDERSØGELSER

2.1 Gennemførte undersøgelser

Undersøgelsen af hændelsen har omfattet:

- Undersøgelse af materiel og infrastruktur i Ejby på hændelsesdagen og dagen efter.
- Interviews med involveret personale og vidner.
- Eftersøgning af en eller flere tabte hjuldele.
- Undersøgelse af den involverede vogn.
- Undersøgelse af vogners vedligeholdelsesinstruktioner.
- Undersøgelse af vogners vedligeholdelsesdokumentation.
- Metallurgisk undersøgelse af det beskadigede hjul.
- Undersøgelser af dele af de involverede virksomheders sikkerhedsledelsessystemer i relation til vedligeholdelsesregime.

Bundesamt für Unfallsuntersuchung i Tyskland og Statens Havarikommission i Sverige er blevet orienteret om den igangværende undersøgelse. Havarikommissionen har endvidere været i dialog med det europæiske jernbaneagenturs (ERA) ”Joint Sector Group - Broken Wheels” for erfaringsudveksling.

2.2 Foreløbige resultater

Undersøgelserne har indtil videre bl.a. afdækket følgende:

- Det beskadigede hjul havde en diameter på 840 mm og mistede ca. 40% af sin omkreds/løbeflade.
- Hjulbruddet skete ved en hastighed på 99 km/t.
- Toget kørte herefter 1.879 meter (de første 1.279 meter med uændret hastighed).
- Den eller de tabte hjuldele er ikke fundet.
- Vognen er frem til hændelsen blevet vedligeholdt af to underleverandører til vognejer i hhv. Sverige og Tyskland.
- Det berørte hjulsæt havde en diameter på 862 mm, da det blev monteret på vognen d. 14-06-2019.
- Vognen er blevet ombygget fra støbejerns- til komposit-bremseklodser d. 20-07-2020.

2.3 Den videre undersøgelse

Kommunikation med de involverede udenlandske virksomheder, har i nogle tilfælde vist sig at tage længere tid end forventet. Havarikommissionen afventer fortsat svar på flere udestående punkter bl.a. angående vedligeholdelsesregimet og i den relation sikkerhedsledelsessystemerne.

Afhængig af de svar Havarikommissionen modtager, vil behovet for supplerende undersøgelser blive vurderet.