



Kollision mellem tog og traktor i overkørsel nr. 114 ved Visby.

Undersøgelserne er udført af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) i henhold til lov nr. 323 af 5. maj 2004 om ændring af lov om jernbanevirksomhed mv. og lov om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v. samt bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data vedrørende dette jernbaneuheld er Havarikommissionen nået til den konklusion, at yderligere havariundersøgelser ikke vil lede til flere rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Fredag den 23. juli 2004 var en traktorfører i gang med at køre gylle ud ved Mollerup mellem Visby og Tønder. Gyllen skulle transporteres til en mark via overkørslen (led) nr. 114. Transporten skete med en traktor påhængt en gyllevogn. Der skulle køres i alt 6 læs ud. Derfor havde traktorføreren ladet leddet stå åbent mellem passagerne.

Klokken ca. 8.45, da traktorføreren skulle passere jernbanen for fjerde gang kolliderede traktoren med tog nr. RA 5026 (Arriva).

Der skete en del materielskade på såvel traktor som tog. Traktorens frontvægte blev revet af og kom ind under toget. Det forårsagede blandt andet, at der blev hul på en af togets brændstoftanke. Miljøvagten fik rensset for olie. Desuden blev en del af sporet ødelagt som følge af kollisionen.

1.2 Undersøgelser

1.2.1 Fakta

Overkørslen nr. 114 benyttes privat og ligger mellem Bredebro og Visby i km 52,82 på TIB strækning 30, og er sikret ved led, se senere.

Strækningshastigheden er 100 km/t.

Tog RA 5026 er ejet af jernbanevirksomheden Arriva. Toget bestod af et togsæt af typen MR [MR/MRD 4097/4297]

Banedanmark er jernbaneinfrastrukturforvalter og ansvarlig for, at overkørslen er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand og overholder gældende regler. Leddet er opsat og vedligeholdt jævnfør Banedanmarks normaltegninger.

1.2.1.1 *Anlægsbestemmelser for overkørslen*

Findes i Banedanmarks normaltegningerne for led. Heraf fremgår betingelserne for hvornår der skal være krydsmærke og led. Overkørsel 113 har begge dele og opfylder dermed betingelserne.

1.2.1.2 *Regler for passage af jernbanen.*

Reglerne for passage af en jernbane via overkørsel forsynet med led fremgår af Lov om Jernbanevirksomhed (Jernbanevirksomhedsloven)¹:

§ 21 a. På baner, hvor den højest tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning.

Stk. 2. Lukkeindretningerne etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit.

§ 21 b. Trafikanter, der skal passere private overkørsler og overgange, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over overkørsler og overgange må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Den, der skal drive eller trække dyr over banen, skal ligeledes udvise særlig forsigtighed og må ikke lade dyr stå stille på overkørslen.

Stk. 3. Særligt langsomt kørende transportere må kun passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

Stk. 4. Led og bomme skal lukkes efter benyttelsen. Under arbejder, som kræver hyppig brug af en overkørsel, kan overkørslen dog holdes åben, når den er under konstant opsyn af en person, der til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen.

Stk. 5. Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit.

Stk. 6. Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som dennes folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

Stk. 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

1.2.2 *Sikring*

Leddets er sikret ved to dobbeltlåger af jern på hver side af sporet, samt Krydsmærke A 74,1 (enkeltsporet jernbane).



¹ Lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003, som ændret ved Lov nr. 1222 af 27. december 2003, og ændret ved Lov nr. 323 af 5. maj 2004

Lokomotivføreren har kun begrænset mulighed for at deltage i den sikkerhedsmæssige overvågning af denne type overgange, da de er 100 % manuelle og derfor ikke giver noget varsel om, at der er aktivitet i gang ved leddet.

Sikkerheden for jernbanen – og vejtrafikken - ligger i, at den der skal passere jernbanen er bekendt med reglerne, samt at oversigtsforhold og leddet i øvrigt opfylder de krav der er gældende.

Lokomotivføreren skal selvfølgelig reagere på det han observerer, hvilket han også gjorde i dette tilfælde ved at farebremse, da han opdagede, at traktoren ikke standsede

2

Analyse

Det er vigtigt at kende reglerne for passage af jernbanen specielt i en situation som her, da reglerne udover det rent lovgivningsmæssige også indeholder retningslinje for hvad man skal være opmærksom på. Eksempelvis i tilfælde hvor man vælger at lade leddet stå åbent eller hvor traktorføreren skal vurdere om der er tale om en ”Særlig langsomt kørende transport” som kun må passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

Med mindre man er blevet vejledt om det kan det være svært, at finde reglerne for krydsning af jernbanen. I det aktuelle tilfælde findes reglerne i ”Lov om Jernbanevirksomhed kapitel 8a.”

3

Konklusion

Der er i forbindelse med undersøgelsen ikke fundet forhold der indikerer at fejl på infrastruktur og/eller togmateriel kan have influeret på kollisionen.

Årsagen til uheldet er, at overkørslen ikke er passeret i overensstemmelse med Lov om Jernbanevirksomhed kapitel 8a.

Havarikommissionen den 5. oktober 2004

Dan Skjoldstrup
Havariinspektør