



Bil påkørt tog i overkørsel 42, Østbanen 11.03.2005

Undersøgelserne er udført af Havarikommisjonen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisjonen) i henhold til Lov om Jernbane, jf. bekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008 af lov om jernbane, med senere ændringer.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data vedrørende nedenstående jernbaneulykke konkluderer Havarikommisjonen, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelse

Den 11.03.2005 kl. ca. 14:35 kolliderede en varevogn med Østbanens (Lokalbanens) tog 170039 i overkørsel 42, Tinghusvej, Lille Linde. Ved kollisionen blev bilens fører dræbt, og af togets 30-40 passagerer blev 5 bragt til behandling på skadestue. Togets forreste vogn – Ys 16 – afsporede og endte med at stå vinkelret på sporet. Togets bageste vogn Ym 6 afsporede med forreste bogie.

Ved kollisionen kørte toget ca. 70 km/t. Varebilen, en VW transporter kassevogn, der var kommet fra ejendom ca. 100 meter fra overkørslen, ramte med højre side fronten førerrummets venstre side og løftede / skubbete derved togets forreste bogie af skinnerne.



Bilens hastighed ved kollisionen kendes ikke og der fandtes ikke bremsespor, der kunne anvendes til at skønne om hastigheden. Det har været muligt at nå 80 km/t fra udkørslen og til overkørslen.

Overkørslen, beliggende i banens km 14,616, var sikret med advarselssignalanlæg (se foto).



1.2

Undersøgelser

Af fjernstyringsanlæggets log fremgår at dette var ”ude af normalstilling” = sikret) indtil det (efter togets passage og afsporing) gik i normalstilling kl 14:35:35. Undersøgelser af selve overkørselsanlægget har ikke påvist fejl og efterfølgende funktionsafprøvning, viste også at dette fungerede.

På kollisionstidspunktet opholdt sig – udover lokomotivføreren – endnu en lokomotivfører (med uddannelsesfunktion) fra Østbanen i førerrummet. Begge har oplyst at have iagttaget at overkørslen (overkørselssignalet) viste overkørslen sikret. Lokomotivføreren havde ingen erindring om hastigheden, men den medrejsende lokomotivfører oplyste at han ca. 100 meter før overkørslen havde iagttaget GPS-displayet, der da viste 74 km/t.

Hastigheden – de højst tilladte hastighed – var 75 km/t og den højst tilladte for materiellet var 80 km/t under forudsætning af, at det kunne opnå den i SINPRB anførte bremseprocent på 107.

Tændested og pilmærker var placeret ca. 370 meter fra overkørslen.

Ved en tidligere ulykke i denne overkørsel, den 13.09.1995 kl. ca. 15.25 kørte en bilist ind i siden tog 40. Ved påkørslen blev bilens fører alvorligt kvæ-

stet. På Ys 18 blev bageste aksel på bageste bogie afsporet. Det konkluderes dengang, at overkørselsanlægget (advarselssignalanlæg) havde fungeret normalt.

2**Konklusion**

På basis af registreringer, efterfølgende undersøgelse af overkørselsanlægget samt oplysning om lokomotivpersonalets iagttagelser anses det for godtgjort, at overkørselsanlægget i forbindelse med tog 170039's kørsel mod overkørslen har fungeret korrekt.

3**Foranstaltninger**

Vejdirektoratet foranledigede at overkørslen blev suppleret med halvboanlæg 19.10.2005 og mærke 11.5 ”mærke for automatisk sikret overkørsel” blev udflyttet til 450 meter.

4**Rekommandationer**

Undersøgelserne giver ikke anledning til rekommandationer, taget i betragtning, at der allerede i 2005 blev etableret forbedret sikring af overkørslen i form af automatisk halvboanlæg.
