



Tog påkørt mindre lastbil i Svenstrup (J) den 8. september 2006

Undersøgelserne er udført af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) i henhold til Lov om Jernbane, jf. bekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane, med senere ændringer 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 denne jernbanehændelse er Havarikommissionen nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til flere rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

1 Hændelse og undersøgelser

1.1 Hændelsen

Fredag den 8. september 2006 var lyntog 60 på vej fra Ålborg til København. Klokkeren ca. 18.16 - kort før overkørsel 491 i Svenstrup - så lokomotivføreren en mindre lastbil holde mellem bommene. Lokomotivføreren farebremsede straks, dog kunne en kollision ikke undgås.

Bilen var blevet fanget mellem bommene. Føreren havde forladt bilen, da han så toget komme mod sig.

1.2 Log

1.2.1 Strækningslog

Af loggen fremgik, at overkørselssignalet viste overkørslen sikret

1.2.2 Havarilog

Farebremsningen startede ifølge havariloggen ved en hastighed på 122 km/t.

Toget holdt stille efter at have tilbagelagt 465 meter efter indledningen af farebremsningen. Togets forende holdt 143 meter fra overkørslen.

Ifølge havariloggen havde toget en hastighed på ca. 79 km/t i kollisionsøjeblikket.

1.3 Jernbanevirksomhed: DSB.

Tog: Lyntog 60 - Materiel: MF 5013

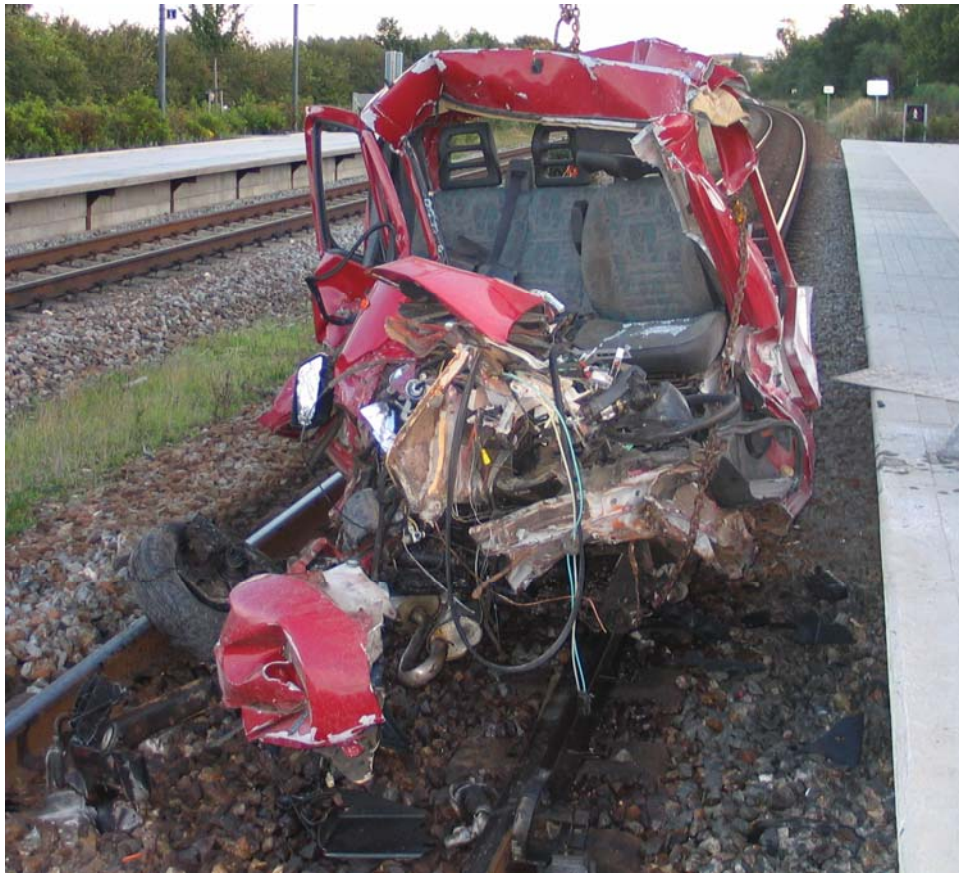
1.4 *Infrastrukturforvalter: Banedanmark*

1.5 *Vejr m.v. : Klart vejr*

1.6 *Skader*

1.6.1 *Lastbil*

Der skete stor skade på bilen.



Bilen set forfra – efter kollisionen

1.6.2

Tog

MFA 5013 fik beskadiget fronten og den ene side.



1.6.3

Overkørsel og stationsanlæg

En del af perronkanten og sikringsdåser m.v. blev ødelagt.

1.7

Overkørslen



Overkørsel 491 er forsynet med helbomanlæg

Der blev ikke fundet fejl ved overkørslen.

2

Vurderinger

Da der skal gå ca. 7 sekunder fra, at den bom, der beskytter overkørslen i bilens kørebane er sikret, til bommen på den modsatte side af sporet er sikret, må det konkluderes, at der er en stor sandsynlighed for, at bilen blev kørt ind i overkørslen efter, at bommen i bilens kørebane havde påbegyndt sin lukkebevægelse.

Såfremt lokomotivføreren ikke havde nået at reagere, havde ulykken med stor sandsynligt haft en alvorligere udgang.

Overvågning og detektering af, at der er en større genstand - her en bil - i overkørslen, kan forhindre en sådan ulykke.

Havarikommissionen er orienteret om, at en sådan overvågning findes i en del overkørsler landet over, selv om det ikke er et generelt krav til overkørsler.

Havarikommissionen har ikke forholdt sig til, hvorledes disse overvågninger virker.

En nedfældet bom er for alle trafikanter en barriere mod videre kørsel, uanset at det faktisk er muligt, at køre igennem en bom uden større skader på en bil. Dette kan betyde, at en bilist, der bliver fanget mellem bommene på en jernbaneoverkørsel, ikke umiddelbart tør køre videre.

Selvom bilisten i givet fald beslutter sig for at forsøge at køre igennem pågældende bom, i erkendelsen af, at der nu kommer et tog, kan forsinkelsen af denne handling betyde, at det er for sent til at afværge en kollision.

Denne risiko gælder kun for overkørsler med helbomanlæg.

En detektor til at opdage eventuelle større faste genstande skal ikke forhindre at et overkørselsanlæg går i gang, men der skal ikke kunne vises "overkørslen sikret" i de mod lokomotivføreren vendte signaler, før overkørslen detekteres som værende fri.

3

Konklusion

Den direkte årsag til ulykken var med stor sandsynlighed, at bilisten ikke standsede inden overkørslen, efter at sikringen var igangsat.

Ulykken kunne med stor sandsynlighed have været undgået med en detektor i overkørslen.

4

Sikkerhedsmæssige rekommandationer¹

Havarikommissionen anbefaler at:

1. Trafikstyrelsen sikrer, at detektorovervågning indgår i risikovurderingen af overkørselssikkerheden og på den baggrund overvejer, hvorvidt detektorovervågning kan indgå som en del af kravspecifikationen for overkørsler, herunder krav til ombygning/modernisering.

¹ Da redegørelsen tager sit udgangspunkt i tilstanden på uheldstidspunktet er der ved udarbejdelse af rekommandationerne generelt ikke taget hensyn til, om visse af forholdene er blevet rettet eller ved at blive rettet. Rækkefølgen er ikke udtryk for prioritering.