

## Bil påkørt tog i overkørsel 66, ØSJS. 07.08.2000

Denne undersøgelsesrapport<sup>1</sup> er baseret på de fra implicerede parter m.v. rekvirerede (modtagne) informationer. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

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

### 1 Hændelse og gennemførte undersøgelser

#### 1.1. *Uheldsforløb*

Den 07.08.2000 kl. ca. 06.48 påkørte en personbil bageste del af bageste (anden) vogn i Østbanens tog 9 i overkørsel 66 Holteskovvej mellem Fakse Ladeplads og Karise.

Overkørslen er sikret af advarselssignalanlæg.

Bilens fører - der var alene i bilen - blev kastet ud af bilen (ca. 14 meter hen ad sporet i retning efter toget) og omkom som følge af påkørslen. Bilen blev alvorligt beskadiget.

Der skete ikke personskade på togets passagerer eller personale og kun mindre skader på toget (bl.a. på bremsesystemet).

Skaderne på togets bremsesystem udløste bremsning hvorved togte standses med bagenden ca. 250 meter fra overkørslen.

Endvidere opstod der skader på relæhytten til overkørselsanlægget idet den vestlige væg blev trykket ind, relæstativ i hytten løsnet og betjeningskasse B1 revet af standeren.

Lokomotivføreren oplyser at have konstateret at overkørselsanlægget virkede. Togets hastighed ved kørsel over overkørslen var ca. 65 km/t (tilladt hastighed på strækningen er 75 km/t).

Bilisten er kommet fra øst ad Holteskovvej. Der fandtes i højre vejbane bremsespor (blokering) begyndende ca. 11 meter fra nærmeste skinne. På togsættets bageste del fandtes mærker fra kollisionen begyndende ca. 7 meter fra bagenden.

Bilene stod efter kollisionen på tværs af sporet ved overkørslen, med forenden mod øst.

<sup>1</sup> Undersøgelsen er udført med hjemmel i Lov om Jernbanesikkerhed § 4 samt Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane

Der er på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke grund til at antage at fejl på toget har været (medvirkende) årsag til ulykken. Der er derfor ikke foretaget egentlige undersøgelser af togsættet.

## 1.2.

### *Overkørslens (signalernes) funktion*

Et vidne, der stod uden for sit hus, hørte klokkerne ved overkørslen og hørte toget passere. Efterfølgende hørte han et bump fra overkørslen og lyden af tog der bremsede.

Et andet vidne, der havde set bilisten (kørt bag ved) på Holteskovvej mod Ebbeskov - men ikke havde set selve kollisionen - kom til stede umiddelbart efter ulykken. På dette tidspunkt virkede anlæggets klokker, men vejsignalet lyste ikke.

Ved politiets ankomst fungerede klokkerne ved overkørslen, men vejsignalerne var uvirksomme.

Gennemgang af fejlregistreringer viser dels at overkørslen ikke har været usædvanlig fejlbehæftet og at der udført normal - løbende - vedligeholdelse.

Logninger fra overkørselsanlægget og dets meldinger i fjernstyringsanlægget viser at overkørselsanlægget blev aktiveret af toget og meldt sikret kl. 06.47.31 (loggens tid), at der indledtes slukning (ved togets passage af slukkekontakterne efter overkørslen) samt at der straks efter - kl. 06.47.57 - registreredes 2 fejl ("Stor fejl, Lampefejl").

## 1.3.

### *Besigtigelse den 08.08.2001*

Det blev ved besigtigelse den 08.08.2000 (Vejdirektoratet og Jernbanetilsynet) konstateret at afmærkningen af overkørslen (med advarselstavle A 72 og afstandsmærker A75) ikke var placeret i korrekt afstand fra overkørslen, men at der dog var god synlighed til disse. Tavlen A72 var placeret i den generelle ("gamle") afstand på ca. 250 meter, der efter de nugældende regler skal være 150 meter.

Endvidere konstateredes, at det venstre vejsignal kan ses delvist ca. 119 meter før overkørslen og at det først kan ses fuldt ud 66 meter fra overkørslen.

Der konstateredes ikke problemer med synlighed på det højre vejsignal. Vejdirektoratet - der er ansvarlig for overkørselsanlægget - har anmodet vejmyndigheden - Fakse kommune - om at rette forholdene op<sup>2</sup>.

Jernbanetilsynet konstaterede desuden, at overkørselssignalet 211 meter fra overkørslen (det yderste af to overkørselssignaler - det inderste er placeret 12 meter fra overkørslen) på grund af bevoksning ikke kunne ses fra mærke 11.5. 400 meter fra overkørslen), men først efter togets passage af dette. Østbanen blev orienteret om dette.

<sup>2</sup> Det er senere bekræftet, at dette er sket.

Ved at iagttage overkørselens vejsignaler fra øst konstateredes tydelig forskel mellem signalernes lys- og mørke-perioder. (Besigtigelse af anlæg foregik cirka kl. 07.00 med sol fra øst).

De beskadigede dele ved bl.a. betjeningsskab B1 og relæhus var udskiftet som aftalt, men blev efterset, ligesom overkørselsanlægget blev afprøvet. Det må anses for sandsynligt at beskadigelserne var opstået i forbindelse med påkørslen.

**2**

### **Konklusion**

Idet det anses for sandsynliggjort, at overkørselssignalerne fra aktivering og til togets passage har blinket rødt mod vej og togets kørsel over overkørslen derfor må antages at have været sikret som krævet, vurderes det på grundlag af de foreliggende oplysninger, at overkørselsanlægget har virket korrekt i forbindelse med tog 9's passage af overkørslen.

Det er ikke vurderet om den ikke korrekte afmærkning mod vej kan have haft indflydelse på uheldsforløbet.

---

Jernbanetilsynet 24.05.2001

John Krouel