

Rapport vedr. uheld i VLTJ (Lemvigbanen) overkørsel 61N den 03.06.2001

Denne undersøgelsesrapport¹ er baseret på de fra implicerede parter m.v. rekvirerede (modtagne) informationer. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Vedrørende eventuelle rekommandationer² henvises til fodnoten.

1 Hændelse og gennemførte undersøgelser

1.1 Uheldsforløb

Den 3. juni 2001 klokken cirka 17.00 påkørte VLTJ tog 705 en tysk bilist i overkørsel 61N.

Cirka 40 meter inden overkørslen observerede lokomotivføreren bilisten. Lokomotivføreren afgav fløjtesignal. Bilisten viste ikke tegn på at ville standse men fortsatte mod overkørslen. Cirka 20 meter fra overkørslen trykkede lokomotivføreren "hornet i bund" og farebremsede.

Bilisten reagerede ikke med det resultat, at han blev ramt af toget i bilens højre side.

1.1.1 Vejret

Vejret var skyet med en smule sol. Solblænding er ikke nævnt som faktor der kan have influeret på ulykken

1.1.1.1 Overkørslen og sikring

Overkørsel 61N ligger på Lemvigbanen i kilometer 14.141 på den fri bane mellem stationerne Vejlbj Nord og Vrist.

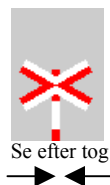
¹Undersøgelsen er udført med hjemmel i Lov om Jernbanesikkerhed § 4 samt Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane

² I forbindelse med undersøgelserne kan Jernbanetilsynet udstede påbud og rekommandationer. I undersøgelsesrapporten vil disse udformes som henstillinger og anbefalinger:

Ved en *henstilling* forventes det, at virksomheden så hurtigt som muligt (og indenfor en evt. angivet frist) efterkommer denne som angivet og (løbende) melder tilbage til Jernbanetilsynet, eller at den på anden dokumenteret og af Jernbanetilsynet accepteret vis opnår det tilsigtede. Henstilling indebærer ved manglende efterkommelse ikke en juridisk sanktion som et påbud, men opnås det tilsigtede ikke, må forventes at Jernbanetilsynet følger henstillingen op med et påbud.

Ved en *anbefaling* forstås "et godt råd", der kan højne sikkerhedsniveauet. Jernbanetilsynet følger op på anbefalinger senest ved et efterfølgende tilsyn, men virksomhederne forventes at melde til Jernbanetilsynet om anbefalingens anvendelse.

Overkørslen er sikret med krydsmærke (A74.1) og undertavle på dansk ”Se efter tog” (UA 72). Figur 1.



Figur 1
Krydsmærke med undertavle



Figur 2
Tavle A72.

Overkørslen varsles for biltrafikkanter ved tavle A72. Figur 2.

Set fra banen er der ingen varslings. Lokomotivføreren kender til overkørslen via sit strækningskendskab.

1.1.2

Overkørselens tilstand og synlighed af signaler etc.

Synligheden fra overkørslen er ifølge banen og politiet god. Synligheden er imidlertid ikke vurderet set fra en bil. Og ikke i forhold til at vejen slår et sving umiddelbart inden overkørslen.

Det skal bemærkes at banen er hævet en smule i forhold til resten af terrænet.

1.1.3

Motorkøretøjets kørsel

Personbilen kom kørende mod øst og blev ramt af toget i højre side. Efter mærker på svellerne at dømmen var påkørslen sket i selve overkørslen, hvorefter bilen er skubbet frem i togets køreretning cirka 35 meter og kastet ud til siden og standsede skråt til venstre (set i køreretningen mod Vrist) for toget cirka 75 meter fra overkørslen.

1.1.4

Togets kørsel

Toget kom kørende mod Vrist med en hastighed på cirka 75 km/t

1.1.4.1

Bremse/sandingsspor

Toget standsede 250 meter efter overkørslen.

- 1.1.5 *Skader.*
- 1.1.5.1 *Personer*
- Føreren af personbilen blev alvorligt kvæstet ved ulykken.
Passagerer og vidner tilbød psykologhjælp.
- 1.1.5.2 *Materiel, herunder motorkøretøj*
- Toget fik skadet fronten
Bilen blev totalskadet
- 1.1.6 *Afhøringer/forklaringer, herunder politirapport.*
- 1.1.6.1 *Lokomotivføreren:*
- Lokomotivføreren har forklaret, at han kom kørende mod Vrist med cirka 75 km/t. Da han fik øje på bilen forsøgte han først at få bilen til at standse ved at bruge fløjten. Da det ikke lykkedes farebremsede han samtidig med, at han brugte af togets horn (uafbrudt).
- Lokomotivføreren skønner at hastigheden ved kollisionen var cirka 70 km/t.
Med sig i førerrummet var lokomotivførerens kæreste.
- 1.1.6.2 *Lokomotivførerens kæreste.*
- Bekræfter lokomotivførerens forklaring
- 1.1.6.3 *Føreren af personbilen*
- Det har ifølge politiet ikke været muligt at afhøre den tyske bilist.
- 1.1.7 *Materielundersøgelser.*
- Der er ikke fundet fejl på togtmateriellet eller personbilen der kan have influeret på ulykken.
- 1.2 *Overkørslen*
- Besigtelsesrapport af 16.12.1996.

Over kørslen er sidst besigtiget i 1996. Den gang blev der nævnt nogle forhold, herunder UA 72, som skulle udbedres. Dette er tilsyneladende sket.

Imidlertid var også nævnt, at der skulle opsættes A 74.1 (Krydsmærke) i venstre vejside både øst og vest for banen. Dette ses ikke opfyldt.

Det fremgår ikke om vurdering af tavler, afmærkning og oversigtsforhold er vurderet stående i mandshøjde eller set fra en personbil

2

Overvejelser

Der er ikke melding om at føreren af personbilen har accelereret eller bremset. Det må derfor antages for overvejende sandsynligt at føreren ikke har observeret toget betids nok til at reagere. Togets afgivelse af lydsignaler kan være overdøvet af en radio.

Banelegemet er hævet en smule i forhold til det øvrige terræn. Er man som bilist opmærksom på at man skal "se op efter tog"?

Bilisten har muligvis orienterer sig efter tog da han ser A 72 og ser ikke noget tog. Afhængig af bilens hastighed er der muligvis ikke noget tog på det tidspunkt. Han fortsætter. Vejen slår et sving mod venstre. Det vil sige at bilistens koncentration optages af svinget og ikke banen.

3

Konklusion

Ud fra det forelagte må det antages at bilisten ikke har observeret toget i tide. Der er ingen oplysninger der peger i retning af at bilisten bevidst har forsøgt at nå over lige inden toget.

Opsætning af krydsmarkering i venstre side af vejbanen er ikke sket. Om dette kunne have forebygget/forhindret ulykken kan ikke vurderes.

Lokomotivføreren har haft en person - uden tilladelse til ophold i betjent førerrum - med på turen. I hvilken grad dette kan have influeret på forløbet er ikke vurderet.

4

Sikkerhedsmæssige rekommandationer

Jernbanetilsynet anbefaler:

VL TJ foranlediger en besigtigelse. Dette for at træffe eventuelle øjeblikkelige foranstaltninger, herunder at få opsat de manglende krydsmærker.

VL TJ undersøger om overkørslen kan nedlægges. Eller som minimum forsynes med bomanlæg.
