

Rapport vedr. ulykke i overkørsel 10s HTJ

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

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

1 Hændelse og gennemførte undersøgelser

1.1 *Uheldsforløb*

Onsdag den 4. april 2001 klokken 14.53 [Jernbanetilsynet underrettet klokken 15.55] kørte en personbil ud foran Høng-Tølløse Jernbanes (HTJ) tog 75. Uheldet skete - hvor Kildegårdsvej skærer den enkeltsporede jernbane - i overkørsel 10s. ved Havrebjerg.

Vejtrafikken gennem overkørsel 10s var på ulykkesdagen tættere end normalt, da vejtrafikken gennem overkørsel 04s på Valbygårdsvej - på grund af arbejde ved overkørslen - var omlagt til 10s på Kildegårdsvej.

Overkørsel 10s er sikret af advarselssignalanlæg.

Advarselssignalanlægget er et fribaneanlæg, der er beliggende meget nær ved I-signalet uden for Havrebjerg station.

Personbilen er kommet kørende fra vest ad Kildegårdsvej.

Der fandtes ingen bremsespor efter personbilen før overkørslen [Bilen var udstyret med ABS bremses, så de manglende bremsespor er ikke ensbetydende med, at der ikke er bremseset.]. Fra kollisionsstedet i overkørslen og ca. 150 meter frem ad skinnerne, var der tydelige spor efter at bilen var skubbet foran toget.

Bilen stod efter kollisionen på tværs af sporet ca. 150 meter fra overkørslen.

Skader.

Bilens fører - der var alene i bilen - blev klemt fast ved kollisionen. Føreren døde senere som følge af sine kvæstelser.

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

Personbilen blev totalskadet ved kollisionen.

Der skete ikke personskade på togets passagerer eller personale. Der blev tilbudt krisehjælp til dem der ønskede det.

Togets front blev noget beskadiget.

Der skete ingen skade på selve overkørselsanlægget. Efter overkørselen mod nord var 2 fordelingshuse for tilslutning af sensorer for slukning revet op.

Lokomotivføreren oplyser at have konstateret, at overkørselsanlægget virkede (overkørselssignalet viste overkørslen sikret). Togets hastighed ved kørsel over overkørslen var ca. 70-75 km/t (tilladt hastighed på strækningen er 75 km/t).

Materielundersøgelser.

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.

Bilisten

Ifølge politiet er der ikke fundet tegn på sygdom eller ildebefindende hos bilisten, der kan have forårsaget ulykken.

1.2

Overkørsels (signalernes) funktion

Politiet har overfor Jernbanetilsynet oplyst, at vidner har set overkørsels signaler virkede.

Tænd/sluk udrustning.

Anlægget er udstyret med tænd/sluk udrustning af akseltæller typen, med retningsafhængige sensorer til tænding og akseltæller til slukning.

Sikring af vej.

Vejen er sikret af 4 vejsignaler med krydsmærker, 2 i hver køreretning, samt 2 klokker.

Signaler for toget.

Overkørslen har et enkelt overkørselssignal i begge retninger, begge placeret 20 m fra vejkant ifølge anlægsdokumentationen.

Afstanden fra overkørsels vejkant til 11.5 mærke er - 450 meter - i overensstemmelse med gældende regler.

1.3 *Tekniske undersøgelser.*

1.3.1 *Logbog.*

Akseltællerboksen indeholder en logbog.

For tog 75 ses der i logbogen, at der sker en tænding fra akseltællerboksen. Der registreres en begyndende slukning, der derefter fejler på grund sensoren afbrydes. Af logbogen fremgik - for perioden omkring ulykken - at der ikke var registreret fejl før den sidste fejlende slukning.

Fjernstyringscentralen.

Logninger fra overkørselsanlægget og dets meldinger i fjernstyringsanlægget viser at overkørselsanlægget blev aktiveret af toget og meldt sikret kl. 14.50.57 (logbogens tid).

Vejlys.

Svigt af vejlys, på grund af overbrændte lamper eller andet, indikeres til fjernstyringscentralen som fejl. Der er ikke oplysninger om fejlindikering.

Vejlysene blev checket i forbindelse med Jernbanetilsynets undersøgelser på ulykkesdagen. Der blev ikke fundet fejl.

1.4 *Teknisk konklusion.*

Ud fra det foreliggende ses det at akseltællerboksen har registreret en tænding, det må derfor anses for sandsynligt at anlægget er blevet aktiveret. Akseltællerens log viser ikke om vejsignalerne har været tændt. Fejl i mindst en af vejlanternerne giver en fejlmelding, som loggen i fjernstyringscentralen så burde have registreret.

Fejl og vedligehold

Gennemgang af fejlregistreringer viser, at der ikke har været fejl der kan relateres til ulykken.

2 Overvejelser

2.1 *Trafikmønster og overkørsler*

Hovedfærdselsåren for området går via Valbygårdsvej med overkørsel 4s. Denne overkørsel er forsynet med bomanlæg.

På grund af moderniseringsarbejde af overkørsel 4s var færdslen omlagt ad Kildegårdsvej med overkørsel 10s som ikke har bomme.

Det kan ikke udelukkes, at en bilist der ofte passerer en overkørsel forsynet med bomme - og sjældent oplever en "aktiveret" overkørsel uden bomme -

får en rutine, der siger at et togs passage af en overkørsel er lig med nedlukede bomme.

Generelt arbejdes der på, at nedbringe antallet af advarselsanlæg uden bomsupplering. Derved bliver der et mere sikkert og ensartet overkørselskoncept.

Det sikreste er dog at nedlægge overkørsler, hvor alternative muligheder findes.

HTJ har overfor Jernbanetilsynet oplyst, at der findes alternative muligheder der gør det muligt at nedlægge overkørsel 10s. Vejdirektoratet, HTJ og kommunen er i gang med at se på muligheden.

3

Konklusion

Ud fra det forelagte og Jernbanetilsynets undersøgelser anses det for sandsynliggjort, at overkørselssignalerne - fra det tidspunkt toget aktiverede overkørslen og til sensorerne bliver ødelagt - har blinket rødt mod vejtrafikken.

Overkørselsanlægget har virket korrekt i forbindelse med tog 75's passage af overkørslen.

Togets kørsel over overkørslen må derfor antages at have været sikret som krævet.

Det er ikke vurderet om omlægningen af vejtrafikken fra overkørsel 04s til 10s kan have haft indflydelse på ulykkesforløbet.

4

Sikkerhedsmæssige rekommandationer

Det er ikke i undersøgelseerne dokumenteret, at en bomsupplering ville have forhindret ulykken.

Der er dog en overvejende sandsynlighed for, at et bomanlæg ville have adviseret bilisten bedre og fået vedkommende til at standse før overkørslen.

Jernbanetilsynet henstiller, at overkørsel 10s nedlægges eller som minimum forsynes med bomme.

Jernbanetilsynet henstiller, at HTJ - i henhold til "Bekendtgørelse (nr. 1169 af 29. december 1999) om undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane" bilag 1 - underretter Jernbanetilsynet straks om sådanne hændelser.

Jernbanetilsynet 10.07.2001

Dan Skjoldstrup