



## Kollision i overkørsel 262 ved Thisted den 18. november 2005

Undersøgelsen 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 samt bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane.

### 1 Ulykken og undersøgelser

#### 1.1 Ulykken

Fredag den 18. november 2005 klokken cirka 11.40 kom Arriva tog 5544 kørende sydpå fra Thisted mod Snedsted.

I overkørsel 262 kørte en personbil ud foran toget. På trods af at lokomotivføreren straks farebremsede, kunne en kollision ikke forhindres.

#### 1.2 Fakta

##### 1.2.1 Tilskadekomne og skader

Bilens fører blev dræbt som følge af kollisionen.

Der var stor materielskade på personbilen. Togets front blev skadet i venstre side.

##### 1.2.2 Vejret

Ulykken skete kl. ca. 11.40. På det tidspunkt stod solen lavt og skinnede skarpt direkte mod bilisten. Det skarpe solskin blev reflekteret i den våde vejbane.

Temperaturen var tæt på frysepunktet.

##### 1.2.3 Rullende materiel

Tog 5544 bestod af Arriva togsæt (Lint 1004). Der er ikke fundet fejl og/eller mangler på materiellet.

##### 1.2.4 Betjening af toget

Der er ikke fundet fejl eller mangler.

##### 1.2.5 Bilen

Der er ikke fundet tegn (bremsespor eller lignende) på, at bilisten har reageret i forhold til det kommende tog, og det må derfor antages, at bilisten slet ikke opdagede toget.

## 1.2.6

### Sikring, tilsyn og regler

Overkørslen er en krydsning mellem vej og jernbane i niveau. Banedanmark er infrastrukturforvalter og ansvarlig for, at overkørslen overholder gældende regler.

Banedanmark foretog i starten af november 2005 et tilsyn på overkørslen. I forbindelse med tilsynet blev blandt andet bevoksningen beskåret.

Banedanmark benytter Vejdirektoratets ”Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel”.

### 1.2.6.1

#### Vejsiden

Overkørslen var sikret ved reflekterende krydsmærker A 74,1 (enkeltsporet jernbane) på hver side af sporet.



Ved kørsel fra den fællesvej - der betjente to parceller - var overkørslen sikret med et krydsmærke anbragt til højre for sporet. I følge Vejdirektoratets vejregel, (færdselstavler, hæfte 1, advarselstavler), skulle der have været et i hver side af vejen.

Mod parcellerne var overkørslen sikret med to krydsmærker, ét i hver side af vejen.

Kort før krydsmærket var opsat advarselstavle A72 (jernbaneoverkørsel uden bombe)



Der var ikke opsat undertavler "Se efter tog" - UA 72 under A72 og A74. I følge Vejdirektoratets vejregel, (færdselstavler, hæfte 1, advarselstavler) skal tavlen opsættes både som undertavle til A72 og A74.

Længdeprofilstigningen ved kørsel fra Hundborgvej mod overkørslen er ca. 80 ‰ 7-12 meter fra banens centerlinie. Kravet<sup>1</sup> til længdeprofilstigning er max. 25 ‰. Den kraftige stigning kan have forstærket blændingsproblemløsningen ved at solen stod lavt og skinnede skarpt direkte mod bilisten. Den skarpe stigning gør også udsynet mod banen dårligere.

Der var ingen stoplinier eller anden vejafmærkninger på kørebanen.

Ifølge Vejdirektoratets vejregel, (afmærkning på kørebane, hæfte 3, tværafmærkning) placeres stoplinie min. 3,5 m fra nærmeste skinne ved jernbaneoverkørsler sikret ved afmærkning eller tinglyst oversigt.

<sup>1</sup> Vejdirektoratets "Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelige færdsel"

## 1.2.6.2

*Jernbane*

Lokomotivførerne skal ikke og har ingen mulighed for at deltage i den sikkerhedsmæssige overvågning af denne type overkørsler, der ikke giver noget varsel mod togene om, at der er tværgående færdsel i overkørslen.

For visse overkørsler – som her – skal lokomotivføreren aktivere togets ”tyfon” ved passage af mærke ”Giv agt” (mærke 17.3.). Mærkerne var opsat til begge sider for overkørslen og dækkede overkørslerne 261 og 262.

Sikkerheden for jernbanen – og vejtrafikken - ligger i, at den, der skal passere jernbanen, er bekendt med - og respekterer reglerne<sup>2</sup>, samt at oversigtsforhold og overkørslen i øvrigt opfylder de krav, der er gældende jf. pkt. 1.2.6

## 1.2.7

*Benyttelse og nedlæggelse*

Udover at betjene fællesvejens beboere, var der en del trafik over jernbanen af kunder m.v. til/fra den ene ejendom, som var et værksted.

Ifølge Banedanmark (tidligere DSB bane) og Vejdirektoratet planlagde Vejdirektoratet og Thisted Kommune i starten af 1990'erne at sanere 7 bynære overkørsler i Thisted. Planerne blev imidlertid skrinlagt.

Nedlæggelse af overkørslerne forudsatte blandt andet anlæg af en kommunal vej. Denne vej er under anlæg nu med åbning i 2006. Hvilket betyder at overkørsel 262 kan nedlægges.

## 2

**Havarikommisionens vurdering**

Det er Havarikommisionens vurdering, at den skarpe, lavtstående sol i kombination med den våde vejbane blændede bilisten så kraftigt, at vedkommende ikke bemærkede overkørslen. Det kan ikke udelukkes, at den manglende afmærkning på vejbanen samt den mangelfulde beskiltning kan have påvirket ulykkesforløbet.

Set i lyset af, at der på den ene ejendom var et værksted med mange besøgende (der blev på ulykkesdagen talt ca. 35 biler indenfor to timer), er det Havarikommisionens vurdering, at en overkørsel udelukkende sikret med krydsmærke ikke var tilstrækkelig.

Havarikommisionen vurderer endvidere, at togets tyfon ikke har den store effekt ved denne type overkørsel, da bilister ikke ved (eller kan se), at der skal forventes et lydsignal fra tog.

Generelt set er det et spørgsmål, hvilken effekt lydgivning fra tog i forbindelse med mærke ”Giv Agt” kan forventes at have. Nye støjisolerede biler med lydanlæg m.v.<sup>3</sup> reducerer muligheden for, at bilisten hører advarslen. Er

<sup>2</sup> Herunder Bekendtgørelse af færdselsloven LBK nr. 1079 af 14/11/2005 § 5 ” Trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene. Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.”

<sup>3</sup> Stereoanlæg i bilen eller lignende

der ikke tilstrækkelig afmærkning eller lignende, der vækker og skærper bilistens opmærksomhed, kan det ikke forventes at bilisten reagerer på lydsignalet.

### 3 **Konklusion**

Den direkte årsag til uheldet er, at bilisten ikke reagerede på overkørselens krydsmærke.

Den bagvedliggende årsag er, at bilisten sandsynligvis blev blændet af den skarpe sol, der blev reflekteret i den våde vejbane – og derved overså overkørslen samt at overkørselens sikkerhedsstandard ikke var i overensstemmelse med den trafikmængde der var, til blandt andet værkstedet.

### 4 **Sikkerhedsmæssige rekommandationer<sup>4</sup>**

#### 4.1 *Anbefalinger*

Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen:

1. Tilsikrer, at det undersøges hvilke muligheder, der er for at nedlægge de sidste overkørsler af denne art i kommunen samt foranlediger nedlæggelse iværksat i overensstemmelse med undersøgelsens resultat.
2. Tilsikrer, at der i samarbejde med Vejdirektoratet og jernbaneinfrastrukturforvalterne, etableres (eller udbygges) et system der sikrer, at overkørslers sikkerhedsforanstaltninger til enhver tid er i overensstemmelse med den aktuelle trafikbelastning (vej/bane).

---

<sup>4</sup> Da undersøgelsesrapporten tager sit udgangspunkt i tilstanden på uheldstidspunktet er der ved udformningen af rekommandationerne generelt ikke taget hensyn til, at visse af forholdene senere er blevet rettet eller er ved at blive rettet. Rækkefølgen er ikke udtryk for prioritering.