



Personpåkørsel i overkørsel 113 ved Svendborg Vest

Undersøgelserne er udført af Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen)¹.

1 **Sammenfatning og konklusion**

Der er i forbindelse med undersøgelsen ikke fundet forhold der indikerer, at fejl på infrastruktur og/eller togmateriel kan have influeret på ulykken. Havarikommisionen konstaterer imidlertid, at overkørsels konstruktion er meget rettet mod bilister og i mindre grad mod det store antal gående og cyklende trafikanter, der på tider af døgnet dominerer området.

Overkørsels konstruktion med blandt andet manglende afspærring for gående og cyklister mellem spor og vejsignal (se billede 2, venstre side og billede 3) kan, sammen med spærretids håndteringen, have medvirket til at opbygge en uheldig kutyme.

Det har ikke været muligt, at konkludere på i hvilken grad vejarbejdet kan have influeret på ulykken. Det kan imidlertid ikke udelukkes at udgravninger m.v. kan have forstyrret cyklisten.

1.1 *Årsag til ulykken*

Havarikommisionen konkluderer, at cyklisten ikke har reageret på de barrierer - blink, klokker og halvbomme - advarselssignalanlægget udsendte.

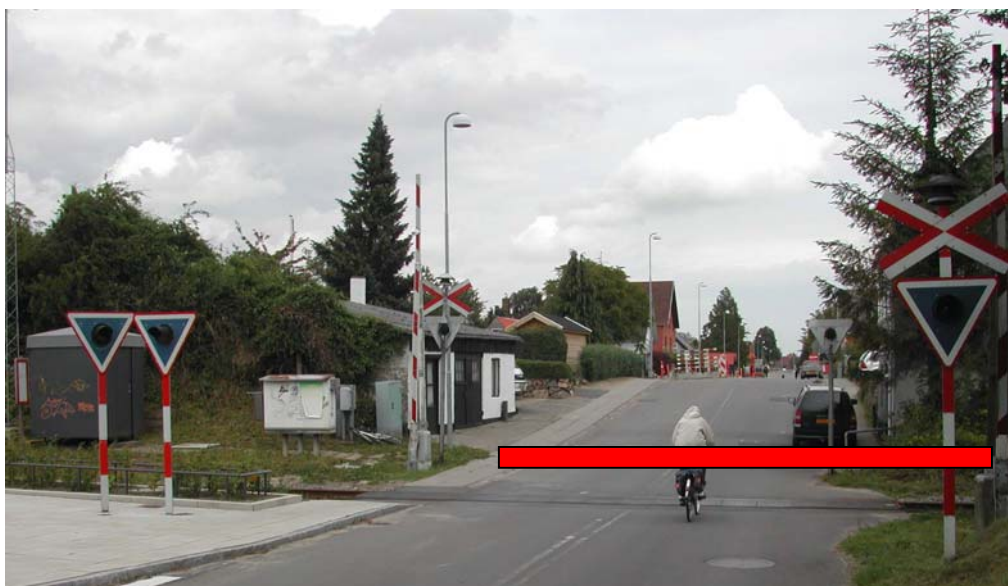
2 **Rekommandationer**

Havarikommisionen anbefaler, at Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet tilser om overkørsel 113, såvel regel- som konstruktionsmæssigt, opfylder de betingelser, der er for den nuværende benyttelse (mange fodgængere og cyklister).

Havarikommisionen er bekendt med, at den manglende respekt ved passage af overkørsler er et udbredt problem over hele landet – og anbefaler derfor, at Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet undersøger hvad der kan gøres for, at ændre den uheldige tendens.

N.B. Havarikommisionen er orienteret om at Svendborg kommune, Banedanmark og Vejdirektoratet pt. undersøger muligheden for, at nedlægge overkørslen og etablere en bro for cyklister og fodgængere.

¹ Undersøgelserne er udført af Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen)Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbanes opgave er fastlagt i lovbekendtgørelse nr. 1171.





Billede nr. 3 Set fra trinbrættet mod overkørsel 113. Bemærk den uhindrede passage.

3

Undersøgelsen

Torsdag den 2. september 2004 kørte en ung cyklist på vej til skole ud foran tog 2821. Cyklisten blev ramt af toget og dræbt på stedet.

Ulykken skete da overkørsel 113 ved trinbrættet Svendborg Vest skulle passeres. På begge sider af overkørslen var et arbejde i gang med at nedgrave fjernvarmerør.

Tog 2821 var på vej fra Svendborg mod Odense og skulle ikke standse ved Svendborg Vest.

Vidner har forklaret, at overkørslen fungerede.

3.1

Trinbrættet Svendborg Vest

Svendborg Vest er et togekspeditionssted – trinbræt -, hvor togene kun standser for at udveksle passagerer.

Det er ikke alle tog der standser ved trinbrættet – og de tog der standser, gør det kun såfremt der er passager der skal af/på². Det betyder, at de trafikanter, der skal krydse overkørslen ikke på forhånd kan forudsige om toget standser eller kører forbi med op til 100 km/t. Tog 2821 er altid gennemkørende ved trinbrættet.

Trinbrættet har kun perron på den ene side af sporet (mod vest). Umiddelbart efter trinbrættet - i retning mod Svendborg - er overkørsel 113. De trafikanter (herunder rejsende), der skal mod øst, skal benytte denne overkørsel.

Advarselsblink og bomme er rettet mod vejtrafikken. Der er ikke nogen umiddelbar sikkerhedsbarrierer for de trafikanter, der går den direkte vej fra perronen til overkørslen. (billede nr. 3).

3.2

Overkørslen

Overkørsel 113 er sikret med et automatisk advarselssignalanlæg med halvbomme over vejbanen, men ingen bomme for fortorvet.

Overkørselens udstyr og opbygning er meget rettet mod biltrafik og kun i mindre grad mod cyklister og gående, jævnfør billede 2.

Efter ulykken blev anlægget afprøvet. Klokker på vejsignal V1 - det østlige signal, modsat cyklistens køreretning - virkede ikke. Resten af anlægget virkede som det skulle.

Politiet har oplyst, at vidner har forklaret, at overkørslen fungerede.

Stoplinien og vejafmærkningen i øvrigt var slidt, utydelig og beskidt.

På ulykkesdagen var omgivelserne ved overkørslen præget af afspærringer, maskiner, materialer (bla. rør) på begge sider af vejen. Se billede nr. 1.

Trafikanternes oversigtsforhold for tog fra Svendborg er på grund af bevoksning og sporets krumning ikke særlig gode. Dette kombineret med støjsvage og hurtigkørende tog gør det farligt ikke at respektere signaler/bomme og alligevel krydse jernbanen, når der er tog på vej.

Advarselssignalanlægget tændes noget før trafikanten kan se toget.

² Behovsstandsning



Billede nr. 4 Tog fra Svendborg

3.2.1

Sikkerhedskultur og Human factors

Når der kommer tog går bommene ned, rødt blinklys og klokker starter. Skal toget udveksle passagerer standser det ved perronen.

Tog mod Svendborg standser før overkørslen. Bommene bliver nede mens toget udveksler passagerer - og trafikanter, der skal krydse overkørslen skal vente på, at toget kører igen.

Tog fra Svendborg passerer overkørslen før det holder, men bommene går først op igen efter toget har forladt perronen. - og trafikanter, der skal krydse overkørslen skal vente på, at toget kører igen selv om toget allerede har passeret overkørslen.

Der er en teknisk forklaring vedrørende spærretider og at toget skal videre om et øjeblik m.v. Uanset dette kan det set fra trafikantens side virke ulogisk og - sammen med den tid man allerede har ventet på at toget skulle komme - medvirke til at sætte tålmodigheden på en prøve.

Det bevirker da også, at mange cyklister og gående - nærmest pr automatik - går over sporet så snart toget er standset - uanset om bommene er oppe eller nede. Det virker som om der er startet en uheldig kutyme.

Havarikommissionen konstaterede ved den tidligere nævnte besigtigelse endvidere, at respekten for tog kun findes hos ganske få af de trafikanter der krydser jernbanen.

Eksempelvis måtte lokomotivførerne for tog, der skulle videre mod Svendborg vente til gående og cyklister havde passeret - foran toget - og sporet var frit. Dette på trods af at advarselsanlægget var i gang og bommene nede.

4 **Sammenfatning og konklusion**

Der er i forbindelse med undersøgelsen ikke fundet forhold der indikerer, at fejl på infrastruktur og/eller togmateriel kan have influeret på ulykken. Havarikommissionen konstaterer imidlertid, at overkørselens konstruktion er meget rettet mod bilister og i mindre grad mod det store antal gående og cyklende trafikanter, der på tider af døgnet dominerer området.

Overkørselens konstruktion med blandt andet manglende afspærring for gående og cyklister mellem spor og vejsignal (se billede 2, venstre side og billede 3) kan, sammen med spærretids håndteringen, have medvirket til at opbygge en uheldig kutyme.

Det har ikke været muligt, at konkludere på i hvilken grad vejarbejdet kan have influeret på ulykken. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at udgravninger m.v. kan have forstyrret cyklisten.

4.1 **Årsag til ulykken**

Havarikommissionen konkluderer, at cyklisten ikke har reageret på de barrierer - blink, klokker og halvbomme - advarselssignalanlægget udsendte.

5 **Rekommandationer**

Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet tilser om overkørsel 113, såvel regel- som konstruktionsmæssigt, opfylder de betingelser, der er for den nuværende benyttelse (mange fodgængere og cyklister).

Havarikommissionen er bekendt med, at den manglende respekt ved passage af overkørsler er et udbredt problem over hele landet – og anbefaler derfor, at Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet undersøger hvad der kan gøres for, at ændre den uheldige tendens.

N.B. Havarikommissionen er orienteret om at Svendborg kommune, Banedanmark og Vejdirektoratet pt. undersøger muligheden for, at nedlægge overkørslen og etablere en bro for cyklister og fodgængere.