



## Bil ramt af tog i overkørsel i Sindal

<b>611-000337</b>	<b>Ulykke</b>	Overkørsel	Togkørsel
Dato:	08.03.2010	Tidspunkt:	15:51
Sted:	Sindal overkørsel 138		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	DSB
<b>Personskade:</b>	Ingen		

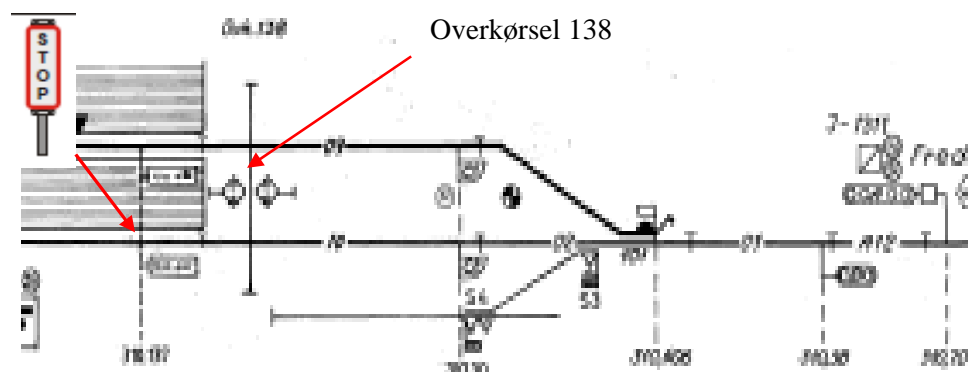
### Beskrivelse:

Under indkørsel til Sindal station spor 2 fra Hjørring passerede tog 3233 – et MR togsæt (4053) - togvejsendepunktet og påkørte en bil i overkørslen, der ligger efter endepunktet.

Der skete ingen personskade ved påkørslen. Bilen, der var blevet ramt af en puffer på toget, kunne køre fra stedet ved egen kraft.

Tog 3233, der i Sindal skulle krydse det modkørende tog 56, fik signal til indkørsel til spor 2. Indkørselstogvejen forløb fra I-signal H til stationsgrænsen mod Frederikshavn. Togvejsendepunktet var markeret med mærke ”stop” (signal nr. 17.12). Mærket, der som her tidligere blev opstillet som endepunkt for hovedtogveje, betyder, at tog, der har fået signalgivning for indkørsel, skal standse senest ved mærket.

Mærke ”stop” var opstillet i km 310,137, ca. 40 meter før overkørsel 138 (km 310,180). Overkørslen var beliggende mellem togvejsendepunktet og PU-signal C2 og derved i sikkerhedsafstanden efter indkørselstogvejens endepunkt.



Da overkørslen lå efter togvejsendepunktet (mærke ”Stop”), skulle den ved signalgivning for indkørsel fra Hjørring ikke være sikret under togets kørsel ind på stationen. Såfremt der blev indstillet udkørselstogvej, aktiveredes overkørslen ved besættelse af perronisolationen, dog først når indkørselstogvejen var opløst.

Indkørende togs passage af indkørselstogvejens togvejsendepunkt (mærke ”Stop”) vil derfor indebære risiko for, at toget kører ind i eller endog passerer overkørslen, der ikke er sikret.

Denne anvendelse af mærke ”stop” som ”dækning” af en overkørsel, bortfaldt med

anlægsbestemmelserne af 1995. Der blev ikke fastsat krav om at bringe forholdene i f.eks. Sindal i overensstemmelse med de nye anlægsbestemmelser. Banedanmark har oplyst at etablering af mærke ”stop” som administrativt togvejsendepunkt i på Sindal station antages at være sket i begyndelsen af 80’erne.

Anvendelsen af et sådant ”administrativt” togvejsendepunkt (”administrativt” fordi, der ikke er sket tekniske ændringer i sikringsanlæggets funktion og – i dette tilfælde – PU-signal C2’s funktion som togvejsendepunkt) er sket for at undgå at overkørselens spærretid for bilister forøges med signalgivning, indkørsel, standsning og passagerudveksling, når overkørslen først skal passeres af tog efter togets igangsætning.

Toget havde virksom ATC. Strækningen er ikke udrustet med ATC.

Overkørsel 138, der ikke er i signalafhængighed, er sikret med helbomanlæg. Om end det af anlægsbestemmelserne (2008) fremgår, at overkørsler på stationer skal have fuld signalafhængighed blev der ved bestemmelsernes indførelse ikke stillet krav om at bringe forholdene ved denne type overkørsler på stationer i overensstemmelse med anlægsbestemmelserne.

Tog 3233 fremførtes af en lokomotivførerelev under instruktion af en kørelærer (lokomotivfører). Lokomotivføreren har oplyst, at de var opmærksomme på, at togvejsendepunktet (mærke ”Stop”) var placeret før overkørslen og at det ikke var PU-signalet efter overkørslen der var togvejsendepunkt.

Endvidere har lokomotivføreren oplyst at toget pga. dårlig bremsning (sne og is) kørte 10-15 meter forbi ”normalt standsningssted” og derved kom ind i overkørslen.

Dette antyder at ”normalt standsningssted” i nogle tilfælde anses at ligge 20-25 meter efter togvejsendepunktet, uanset at dette ikke må passeres af indkørende tog.

Havarikommissionen anser det for betænkeligt, at anvendelse af administrative togvejsendepunkter ikke for længst er ophørt. Endvidere vurderes at overkørsler på stationer bør bringes i overensstemmelse med kravene i anlægsbestemmelserne, især på strækninger hvor overkørslernes sikkerhedsmæssige funktion ikke understøttes af ATC.

---

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data er Havarikommissionen nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til lov om jernbane § 21q har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.