



Redegørelse

Person ramt af tog i overkørsel 35, Havnegade, Gråsten station

HCLJ 611-2015-222	Ulykke	Overkørsel	Togkørsel
Dato:	06.01.2015	Tidspunkt:	18:04
Sted:	Overkørsel 35, Gråsten		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	DSB
Personskade:	Omkomne	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:	1		
Andre:			

Under kørsel fra Sønderborg mod Gråsten, så lokomotivføreren i DSB's intercitytog IC 956 umiddelbart før passage af overkørsel 35 på Gråsten station, en kvinde gå ind i overkørslen fra togets venstre side. Han farebremsede toget, men påkørsel var uundgåelig. Toget standsede med forenden 120 meter efter overkørslen.

Kvinden omkom som følge af påkørslen.

Det var mørkt og tørvejr på ulykkestidspunktet.

Kvinden var kommet gående på fortovet i venstre side af Havnegade (retning mod Kongegade).

Vidner, der holdt på Kongegade, så kvinden komme gående med høj hastighed. Det virkede på vidnerne ikke som om, kvinden havde set bommene eller advarselssignalerne. Endvidere har vidner oplyst, at overkørslen var i gang, klokker ringede, advarselsslydene blinkede og bommene var nede.

Lokomotivføreren havde set kvinden komme fra Havnegade i rask tempo; det virkede som om hun gik og kiggede ned på sin mobiltelefon eller lignende. Lokomotivføreren oplyste, at han havde set at bommene var nede og at advarselssignalerne var aktive.

Funktion og afprøvning af overkørslen

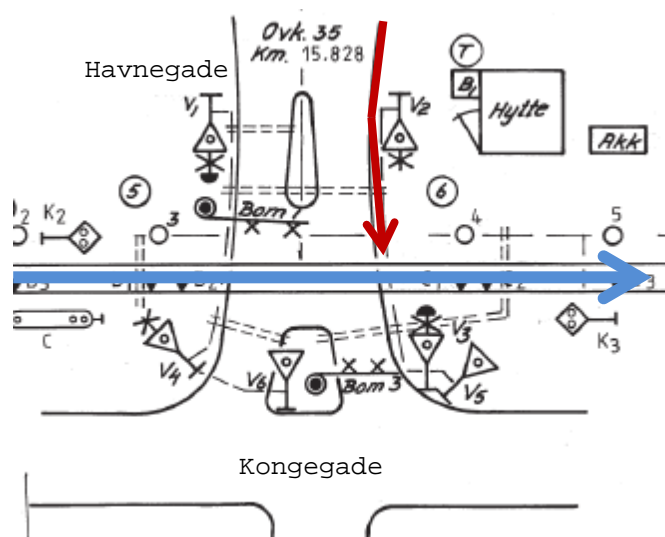
Efter oprydning blev overkørslen afprøvet. Det kunne konstateres at alle vejsignaler (Z72) havde kraftigt blinkende rødt lys, bomme og bomlygter virkede. Den ene af overkørslens to klokker - klokken på vejsignal V1 - virkede ikke.

Vejsignal V1 er placeret i højre side af Havnegade (for trafikanter ad Havnegade mod Kongegade) for sammen med bom B1 at advare vejtrafikanter mod at køre ind i overkørslen. I Havnegades venstre side - ved fortovet - findes vejsignal V2.

Overkørslen - overkørsel 35, Havnegade - er beliggende på Banedanmarks strækning 28, Tinglev-Sønderborg, i strækningens km 15,828. Overkørslen er sammen med overkørsel 36 i afhængighed med ind-

kørselssignalet - signal A - til Gråsten station. Strækningshastigheden er 100 km/t; indkørselshastigheden - den højst tilladte hastighed - er 60 km/t.

Overkørslen er forsynet med halvbomanlæg, dvs. bomme der spærrer de respektive højre sider af overkørslen for bilister, og er i afhængighed med gadesignalanlægget Havnegade/Kongevej. For bilister ad Havnegade er der før overkørslen opstillet gadesignaler i højre side, sammen med vejsignalet (V1). I venstre side af Havnegade var fem meter før sporet opstillet vejsignal V2, placeret 2,25 meter over jorden. (Banedanmark).



1 Uddrag af kabelplan, overkørsel 35. Rød pil markerer fodgængerens retning ad Havnegade og blå pil markerer togets køreretning.

Ved overkørslen er der kun fortov i Havnegades vestlige side. Fortovet munder efter passage af skinnerne ud i et fodgængerfelt over Kongevej. Fra fortovet var der de sidste 30 meter før overkørslen frit udsyn ad sporet 150-200 meter mod det kommende tog.

Overkørslen aktiveres - sammen med overkørsel 36 - ved tændsted 2062 meter før overkørselens midte. Når tænding finder sted aktiveres overkørselsanlægget såfremt der er fastlagt togvej fra indkørselssignal A til spor 1 eller 2 på Gråsten station. Der sker kortvarig forringning fra klokkerne på V1 og V3 samtidig med at vejsignalerne blinker rødt og bomlygterne tændes. Bommene lukkes ned efter 5-7 sekunder og når de er nede - overkørslen er sikret - ophører klokkerne. Samlet tid fra tænding til overkørslen er sikret, ca. 26 sekunder.

Tidspunkt	Togets hastighed	Hændelse
18:01:18	100	Tænding af overkørselsanlæg
18:01:44	100	Bomme nede - klokker ophører - overkørsel sikret
18:02:45	60	Tog i overkørsel
18:02:58	0	Tog standset - forende 120 meter efter overkørsel

Overkørslens tilstand indikeres i fjernstyringscentralen i Fredericia, hvorfra logningen viser, at overkørslen var sikret.

Fra overkørslen var sikret - rødt blink i vejsignaler, bomme nede, klokkringning ophørt - er der gået ca. 60 sekunder.

Ud fra vidners udsagn, log fra fjernstyringscentralen, overkørselsanlæggets tilstand samt efterfølgende afprøvning af overkørselsanlægget, anser Havarikommisionen det for sandsynliggjort, at overkørslen har været sikret på ulykkestidspunktet.

Screening

Overkørslen blev screenet i 2011 i forbindelse med Banedanmarks landsdækkende screening af sikkerhedsforholdene i overkørsler.

Resultatet blev, at sikkerheden i overkørslen kunne forbedres med stibomme (over fortovet). Der blev ikke sat tidsfrist på forbedringen og for denne overkørsel noteret: "Der bør kigges på tiltag, det er dog ikke en hastesag".

Banedanmark har oplyst at i forbindelse med gennemførelse af Signalprogrammet på strækningen i 2020, er overkørslen udset suppleret med stibomme.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data, er Havarikommisionen 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 Havarikommisionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.