



## Redegørelse

### Personbil kørt ud foran tog i overkørsel 265 på Thybanen

<b>HCLJ2018-412</b>	<b>Ulykke</b>	Overkørsel	Togkørsel
Dato:	10.08.2018	Tidspunkt:	11:30
Sted:	Overkørsel 265, Thybanen		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	Arriva
<b>Personskade:</b>	Omkomne	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Personer i overkørsel:			1

10.08.2018 kl 11:30 blev en personbil ramt af Arriva tog 6135 i overkørsel 265 Kappelstensvej i Thisted.

Umiddelbart da tog 6135 kørte ind i overkørslen fra vest, kørte en personbil ind foran toget fra dettes venstre side. Bilen blev ramt af togets front (og kobling) omkring højre fordør, der blev trykket ind. Bilen endte ved siden (til højre) af sporet, cirka 50 meter fra kollisionsstedet. Bilisten kom lettere til skade ved ulykken.

Ved kollisionen farebremsede lokomotivføreren toget der blev bragt til standsning efter henved 60 meters kørsel. Togets hastighed var inden kollisionen ca. 60 km/t.

Overkørsel 265 ligger mellem stationerne Thisted og Snedsted i km 72,6 på Banedanmarks strækning 34 Struer-Thisted.

Den enkeltsporede strækning er fjernstyret fra FC Aarhus med radiodirigeret trafikafvikling (SIN L instruks 34.1). Den højst tilladte hastighed på strækningen (strækningshastigheden) er 75 km/t.

Den højst tilladte hastighed på den krydsende Kappelstensvej er 50 km/t.

Overkørslen var forsynet med advarselssignalanlæg med fire vejsignaler, men uden bomme. Der var opsat færdselstavle A 74,1 "Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel" på de respektive højre vejsignaler, men ikke på de venstre vejsignaler.

I overkørslen krydser Kappelstensvej jernbanen vinkelret i retning nord-syd. Bilisten kom fra Hundborgvej, og fra Kappelstensvej udmunding i denne er der ca. 20 meter til stoplinjen før overkørslen.

Der var i vejens højre side, ca. 15 meter fra stoplinjen ved overkørslen, opsat færdselstavle A72 "Overkørsel uden bomme". Umiddelbart efter overkørslen drejer Kappelstensvej til højre og er ført parallelt med sporet et stykke. Efter ulykken i 2014 blev der på Hundborgvej opsat færdselstavler A72 "Overkørsel uden bomme" med undertavle.

Den højst tilladte hastighed på den krydsende Kappelstensvej er 50 km/t.

Overkørselsanlægget aktiveres ved tændsted 400 meter før overkørslen. Samtidig aktiveres overkørselsanlæggen ved de to foranliggende overkørsler 263 og 264, idet overkørsel 265 har fælles overkørselssignal med disse, da overkørslerne ligger meget tæt efter hinanden (afstanden mellem overkørslerne 263 og 264 er ca. 40 meter og mellem overkørslerne 264 og 265, 161 meter. Når alle tre overkørsler er sikret, dvs. at alle vejsignaler viser rødt blinkende lys og klokkerne på de respektive højre vejsignaler ringer, vises til lokomotivføreren signal nr. 11.1. signal ”overkørslen sikret” ved blinkende hvidt lys i det fælles overkørselssignal. Overkørselssignalet er placeret 150 meter før overkørsel 265 og skal kunne iagttages fra signal nr. 11.5 ”automatisk sikret overkørsel følger” (”pilmærke”).

Såfremt en af overkørslerne ikke er sikret (blot en rød lanterne mod vej ikke er tændt), skal overkørselssignalet vise ”overkørslen ikke sikret” ved brandgult, fast lys.



Overkørsel 265 set i retning fra Hundborgvej 10.08.2018

Overkørslen skal aktiveres mindst 23 sekunder før togets passage af overkørslen. Da de tre koblede overkørsler 263, 264 og 265 aktiveres af samme tændsted, er dette placeret cirka 500 meter før overkørsel 263, der – ved strækningshastighed 75 km/t – aktiveres ca. 24 sekunder før tog fra Struer når overkørslen, og at overkørsel 265 aktiveres cirka 34 sekunder før toget når overkørslen.

Bilsten havde ingen erindring om ulykken og om hvorvidt overkørselens advarselssignaler havde virket.

Lokomotivføreren har forklaret, at da han nærmede sig overkørslen, viste overkørselssignalet hvidt blinkende lys, som tegn på at overkørselens signaler mod vej virkede.

Ved politiets ankomst var overkørselens signaler virksomme. Efterfølgende afprøvning og kontrol af overkørselsanlægget viste, at dette fungerede korrekt.

Havarikommisionen anser det for sandsynliggjort, at overkørselens signaler virkede korrekt og at bilisten ikke reagerede på disse.

### Tidligere ulykke

Ved en lignende ulykke i samme overkørsel 03.09.2014 omkom to personer i personbil. Af Havarikommisionens undersøgelsesrapport (02.09.2015) fremgik, at

”På baggrund af det komplicerede vejforløb og overkørselens benyttelse af såvel lokal- som gennemkørende trafik anbefaler Havarikommisionen at Trafik- og Byggestyrelsen sikrer, at overkørselens sikkerhedsforhold revurderes, og at eventuelle forbedringer som følge af revurderingen ikke afventer gennemførelse af Signalsprogrammet.”

Af Trafik- og Byggestyrelsens redegørelse for opfølgning på Havarikommisionens anbefaling fremgår bl.a. at Banedanmark i oktober 2015 fremsendte redegørelse for de tiltag, der var igangsat ved overkørsel 265 efter ulykken og at man (Banedanmark) var i dialog med Thisted kommune om risikoreducerende tiltag. ”Der er nu opsat de nødvendige advarselstavler.” Trafik- og Byggestyrelsens anså Havarikommisionens rekommandation for efterlevet. Trafik- og Byggestyrelsens behandling fremgår af styrelsens ”Sikkerhedsrapport for Jernbanen 2015.

Havarikommisionen vurderer på den baggrund, at ved ulykken i 2018 var sikkerhedstilstanden ved overkørsel 265 den samme som ved ulykken i 2014, bortset fra opsætningen af færdselstavler A72 på Hundborgvej.

Banedanmark har oplyst, at det efter ulykken i 2014 blev besluttet at forsyne overkørsel 265 med automatiske bomme i forbindelse med udrulning af signalprogrammet i 2017-2018. Udrulning af signalprogrammet på strækningen er nu (august 2019) planlagt til medio 2020, hvor overkørsel udstyres med helbomanlæg (langbom) og nabooverkørslerne 263 og 264 samtidig nedlægges (lukkes).

---

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 § 83, har Havarikommisionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.