



Redegørelse

Cyklist ramt af tog i overkørsel på Århus Havn

HCLJ611-2012-77	Ulykke	Overkørsel	Togkørsel
Dato:	29.06.2012	Tidspunkt:	06:58
Sted:	Århus, overkørsel 10		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	DSB
Personskade:	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:	1		
Andre:			

Hændelse

Tog 4713 (et IC3-togsæt) fra Århus H mod Østbanetorvet ramte i overkørsel 10 på Århus Havn en cyklist, der fra cykelstien på kystvejen svingede mod højre (ind mod toget) for at kunne svinge til venstre ad Nørreport. Cyklisten døde senere som følge af kvæstelser pådraget ved påkørslen.

Fakta

På ulykkestidspunktet var krydsningen mellem vej og jernbane sammensat således: Overkørsel 10 er beliggende på strækning 36 Århus-Grenå (Grenåbanen) i banens km 1,6 mellem Skolebakken trinbræt og Østbanetorvet. På dette sted ligger Kystvejen parallelt med jernbanen. Havneboulevarden/Sverigesgade der er adgangsvej til og fra havnen, er ført over sporet vinkelret på dette og fortsætter på den vestlige side af Kystvejen i Nørreport. Overkørslen var forsynet med advarselssignalanlæg, halvbomme (over højre kørebaner), helleanlæg og desuden bomme for fodgængere. Overkørselsanlægget var i forbindelse med gadesignalan-



Venstresvingende cyklisters sandsynlige rute langs overkørslen - set mod nord.

lægget i krydset, og når overkørslen var sikret, var der en ”grøn lige-ud-pil” for bilisterne på Kystvejen.

Undersøgelser

Togets hastighed var ca. 50 km/t. På baggrund af de foreliggende oplysninger kan det konstateres at overkørselsanlægget var i gang (bomme nede, rødt blinkende lys, advarselsklokker).

Cyklister der benyttede cykelstien på Kystvejen på vej mod nord og som ved overkørsel 10 skulle til venstre mod Nørreport, kunne ikke blive i Kystvejens afmærkede cykelsti hen over krydset da de der ville holde i vejen for de øvrige cyklister i samme retning. De kunne ikke trække ud til venstre fordi de der ville være i risiko for at blive ramt af nordgående biltrafik på Kystvejen. På ulykkestidspunktet var eneste reelle mulighed for venstresvingende cyklister at trække til højre for cykelstien, dvs. ind mod sporene i overkørslen, og dér afvente mulighed for at krydse Kystvejen mod Nørrebro. Der var ingen sikring mod at komme ind i overkørslen fra denne side.

På kørebanen var der afmærket felt og cykelsymbol der for cyklister kunne indikere at de kunne/burde placere sig her mens de afventede at kunne krydse Kystvejen. Felt og markering kunne derved få cyklisterne til at placere sig i området tæt ved sporet og dermed med risiko for at blive ramt af tog der passerede overkørslen. Hertil kommer at gummibelægningen på hver side af skinnerne (og mellem skinnerne) kunne opfattes som visende togenes maksimale bredde, selv om der blot var tale om en farveforskel i forhold til den tilstødende vejbelægning.

Ved færdsel og ophold nær trafikeret spor skal der normalt opretholdes en sikkerhedsafstand på 1,75 meter til nærmeste skinne, jf. ”Pas på på banen”. Sikkerhedsafstanden var ikke markeret.

Banedanmark har oplyst at der er registreret følgende lignende hændelser i overkørslen:

- 17.05.2010: Venstresvingende cyklist ”snittet” af tog
- 13.01.2012: Venstresvingende knallert nær ramt af tog
- 27.01.2012: Cyklist nær ramt af tog.



Cyklist i det område, der kunne opfattes som værende markeret som ”ventezone” for venstresvingende cyklister (der kommer ad den afmærkede cykelsti.). Foto: Banedanmark.

Konklusion

Sikkerhedsafstanden var ikke markeret, og afmærkningen kunne i sin udformning på ulykkestidspunktet lede venstresvingende cyklister alt for tæt på passerende tog uden at der fandtes tilstrækkelige advarsler eller barrierer til at hindre dette.

Anbefaling

Havarikommissionen anbefaler at Trafikstyrelsen foranlediger at sikkerhedsforholdene i og ved overkørslen ændres således at cyklister ikke uforvarende kan komme nærmere sporet end den normale sikkerhedsafstand på 1,75 meter.