



# Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

## Redegørelse 2022-42



**Bil ramt af regionaltog i overkørsel 60 N Vrist d. 18-01-2022.**

OFFENTLIGGJORT JANUAR 2023

# FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation, der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet med henblik på at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker.

I overensstemmelse med jernbaneloven afspejler denne redegørelse Havarikommissionens undersøgelser og sikkerhedsmæssige vurderinger af omstændighederne ved ulykken eller hændelsen samt dens årsager og konsekvenser.

Undersøgelserne har alene et jernbanesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller erstatningsansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forbedre jernbanesikkerheden eller forebygge jernbaneulykker og -hændelser, føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk - også i uddrag - er tilladt med tydelig kildeangivelse.

# INDHOLDSFORTEGNELSE

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>GENERELT</b>                               | <b>4</b>  |
| <b>1 RESUMÉ</b>                               | <b>5</b>  |
| <b>2 FAKTA</b>                                | <b>6</b>  |
| 2.1 Beskrivelse af uheldet                    | 6         |
| 2.2 Omstændigheder                            | 6         |
| Involveret virksomhed                         | 7         |
| Involveret personale, andre parter og vidner  | 7         |
| Involveret køretøjer                          | 7         |
| 2.3 Dræbte, kvæstede og skader i øvrigt       | 7         |
| 2.4 Ydre forhold                              | 7         |
| <b>3 UNDERSØGELSER</b>                        | <b>8</b>  |
| 3.1 Interview af involverede og vidner        | 8         |
| 3.2 Sikkerhedsbestemmelser                    | 10        |
| 3.3 Materieltekniske undersøgelser            | 10        |
| 3.4 Infrastruktur- og Trafiksikkerhedsforhold | 10        |
| 3.5 Menneskelige faktorer                     | 12        |
| 3.6 Tidligere hændelser af lignende art       | 12        |
| <b>4 ANALYSE</b>                              | <b>13</b> |
| <b>5 KONKLUSION</b>                           | <b>14</b> |
| <b>6 ALLEREDE TRUFNE FORANSTALTNINGER</b>     | <b>15</b> |
| <b>7 ANBEFALINGER</b>                         | <b>16</b> |
| <b>8 BILAG</b>                                | <b>17</b> |
| 8.1 Uddrag af TIB-strækning 382               | 17        |
| 8.2 Foto fra overkørsel og uheldsstedet       | 17        |

**GENERELT**

Sagsnummer: 2022-42  
Dato: 18-01-2022  
Tidspunkt: 13:39  
Sted: Harbøre-Strande  
Uheldstype: Ulykke  
Uheldskategori: Overkørsel  
Kørselskategori: Togkørsel  
Infrastrukturforvalter: Midtjyske Jernbaner (MJBA)  
Jernbanevirksomheder: Midtjyske Jernbaner (MJBA)

| <b>Personskade</b>     | <u>Omkomne</u> | <u>Alvorligt kvæstede</u> | <u>Lettere kvæstede</u> |
|------------------------|----------------|---------------------------|-------------------------|
| Passagerer:            |                |                           |                         |
| Personale:             |                |                           |                         |
| Personer i overkørsel: |                | 1                         | 1                       |
| Uautoriseret:          |                |                           |                         |
| Andre:                 |                |                           |                         |

**Underretning**

Havarikommissionen modtog underretning fra Midtjyske Jernbaner om ulykken d. 18-01-2022 kl. 14:05.

På baggrund af bl.a. oplysningerne om alvorlig tilskadekomst, og at ulykken skete i en overkørsel uden tekniske sikkerhedsforanstaltninger, besluttede Havarikommissionen at indlede en undersøgelse jf. Jernbaneloven (Lov nr. 686 af 27/07/2015) 81.

Havarikommissionen besigtigede ulykkesstedet d. 19-01-2022.

**1 RESUMÉ**

D. 18-01-2022 blev en varebil med trailer ramt af et regionaltoget i overkørsel 60 N (Sylphidevej - sommerhusområde) mellem Harboøre og Lemvig. Bilen blev ramt i højre side og skubbet ca. 20 meter hen langs banen. Ved kollisionen blev varebilens fører alvorligt kvæstet og passageren kom lettere til skade. Toget blev som følge af kollisionen afsporet. Hverken lokomotivføreren eller togets passagerer kom til skade.

Overkørslen er en "usikret overkørsel", dvs. den er uden tekniske sikringsforanstaltninger, der tilkendegiver, at tog nærmer sig, og afmærket med krydsmærker suppleret med færdselstavlen "STOP".

Det blev efter undersøgelsen af overkørslen vurderet, at afmærkningen af overkørslen var tydelig, samt at udsynet til jernbanen fra Sylphidevej på den østlige side af overkørslen fra Strandvejen til overkørslen var uhindret til begge sider.

Årsagen til ulykken var, at varebilen ikke standsede inden overkørslen.

De i redegørelsen beskrevne menneskelige faktorer (bilens lave hastighed, tændt radio, samtale med kollega i en varm bil) kan have været medvirkende til, at bilisten, ved at køre ud foran regionaltoget, ikke overholdt vigepligten som foreskrevet i Færdselsloven § 5.

Mærker på spor, togets bogie og tabt gods fra traileren indikerer, at årsagen til afsporingen var, at det tabte gods blev påkørt og kom under togets hjul og bogie, der blev løftet så meget, at hjulflangen kom på den anden side / ydersiden af venstre skinnestreg.

## 2 FAKTA

### 2.1 Beskrivelse af uheldet

Tirsdag d. 18-01-2022 kl. 13:38 kørte en hvid varebil med trailer på Sylphidevej i vestlig retning, i overkørsel 60 N, ind foran regionaltoget 150314 (togsæt nr. Y-16), der kom fra



Figur 1: Oversigtskort, der viser området hvor Sylphidevej og jernbane mødes. Togets og bilens køreretninger vises med pile. Kilde: Google Earth.

Harboøre og kørte mod syd.

Varebilen blev ramt ved højre forskærm/fordør, hvorefter den endte på marken til venstre for sporet og til venstre for grusvejen. Varebilens trailer, der var læsset med stilladssektioner ramte togsættets undervogn i venstre side.

Føreren af bilen blev alvorligt kvæstet og passageren blev lettere tilskadekommen ved kollisionen.

Togsættet afsporede i forbindelse med kollisionen, hverken lokomotivføreren eller togets seks passagerer kom til skade.

Overkørsel 60 N var beliggende i km 13,9 på Midtjyske Jernbaners strækning 382 Vemb-Lemvig-Thyborøn mellem standsningsstederne Vrist og Victoria Street St.

I overkørslen krydses jernbanen af en grusvej [Sylphidevej], der bl.a. fører til et sommerhusområde på den vestlige side af banen.

Overkørslen var en "usikret overkørsel", dvs. den var uden tekniske sikringsforanstaltninger til tilkendegivelse af, at tog nærmede sig overkørslen. Den var afmærket med krydsmærker suppleret med færdselstavlen "STOP".

### 2.2 Omstændigheder

Toget var rettidigt, og var lige igangsat efter passagerudveksling ved trinbrættet i Vrist, som lå i km 14,6. Toget kørte med en hastighed på ca. 65 km/t, da det nærmede sig overkørsel 60 N. Lokomotivføreren bemærkede, at en hvid varebil med trailer kom langsomt kørende fra venstre side (i forhold til togets køreretning) hen mod overkørslen. Da lokomotivføreren fik en fornemmelse af, at billisten ikke havde set toget, forsøgte lokomotivføreren at advare billisten dels ved at blinke med lyset, samt at tyfonere.

Kort efter konstaterede lokomotivføreren, at varebilen ikke standsede foran overkørslen, derfor blev farebremsning iværksat, og han forlod førerrummet. Øjeblikket efter skete kollisionen.

Toget rystede voldsomt indtil det holdt stille omkring 76 meter fra overkørslen. I forbindelse med kollisionen blev anden bogie på togsættets forreste vogn afsporet.

Varebilen blev ramt i højre side og skubbet ud i grøften langs sporets venstre side og holdt parallelt med toget og sporet ca. 20 meter fra overkørslen. Varebilens trailer blev i forbindelse med kollisionen revet af, og godset blev spredt i området omkring overkørslen.

#### Involveret virksomhed

Midtjyske Jernbaner A/S, ejer, infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed (operatør) med bl.a. ansvar for drift og trafikstyring for Lemvigbanen fra fjernstyrings- og driftscentralen i Lemvig.

#### Involveret personale, andre parter og vidner

- Lokomotivfører tog 150314.
- Fører af varebil.
- Vidne – passager i varebil.
- Vidner – passagerer i tog.
- Vidne i området.

#### Involveret køretøjer

Regionaltoget bestod af et togsæt litra Y nr. 16. med en samlet længde på ca. 36 meter og en egenvægt på ca. 55 tons.

Varebilen var en hvid Opel Vivaro.

### **2.3 Dræbte, kvæstede og skader i øvrigt**

Fører af bil blev alvorligt kvæstet (hovedskade) og passager lettere kvæstet (knæskade).

Skader på infrastruktur er opgjort til ca. kr. 500.000.

Foreløbig opgørelse af skader på togsæt er ca. kr. 450.000. Udgifter til revision af aksler, støddæmpere og malingsarbejde er endnu ikke opgjort.

Varebilen og trailer vurderes totalskadet.

### **2.4 Ydre forhold**

Vejret på ulykkestidspunktet var koldt, gråt og blæsende.

### 3 UNDERSØGELSER

#### 3.1 Interview af involverede og vidner

Lokomotivfører tog 150314 oplyste efter ulykken, at toget var på vej fra Harboøre mod Lemvig. Toget var rettidigt og havde lige igangsat efter standsning i forbindelse med passagerudveklings ved trinbrættet i Vrist [behovsstandsning], da han lidt længere fremme bemærkede, at en varebil med trailer kom kørende hen imod en ubevogtet overkørsel.

Varebilen kom kørende til venstre for toget fra øst mod vest. Togets hastighed var ca. 50 km/t. Oversigtsforholdene på stedet var gode, og lokomotivføreren valgte i god tid at blinke med lyset til varebilen, da han ofte havde oplevet, at billister kører helt op til sporet, inden de stopper.

Lokomotivføreren holdt øje med varebilen, der med lav hastighed (skønnet 10 km/t) kørte frem mod overkørslen. Varebilens lave hastighed var årsagen til, at han sent fik fornemmelsen af, at bilisten nok ikke var blevet opmærksom på toget, hvorefter lokomotivføreren tyfonerede og farebremsede. Lokomotivføreren skønnede, at bremsning skete i en afstand på ca. 20 meter før overkørslen. Derefter forlod han førerrummet, og kastede sig ned på gulvet i flexrummet bag førerrummet.

Øjeblikket efter lød der et højt brag, og toget rystede voldsomt. En cykel i flexrummet væltede hen over ham. Larmen og rystelserne gav lokomotivføreren en fornemmelse af, at varebilen var blevet skubbet med foran toget. Da toget holdt stille alarmerede han Stationsbestyreren via sin mobiltelefon.

Lokomotivføreren var bekendt med, at der tidligere har været nærved hændelser ved denne overkørsel og syntes, at det var et "træls" sted, da især fra den modsatte side [modsat varebilens retning – fra vest mod øst] slet ingen udsyn var hverken for billister eller lokomotivførere. Det var lokomotivførerens opfattelse, at det var et sted, hvor lokomotivførerne før har oplevet enten at have tyfoneret eller bremsset i forbindelse med øvrige trafikkanter færdsel i og ved overkørslen.

Lokomotivføreren oplyste, at der ikke havde været nogle fejl eller noget unormalt ved toget den pågældende dag.

Fører af varebilen har i interview oplyst, at han omkring selve ulykken intet kunne huske, han var vågnet op i ambulancen, efter at han havde været bevidstløs.

Han kunne således ikke bidrage med oplysninger, der kunne klarlægge, hvad der skete umiddelbart før ulykken. Føreren var bl.a. blevet opereret for et kæbebrud og havde et beskadiget ledbånd i det ene knæ.

Føreren havde været ansat i ca. ti år hos en lokal tømrermester, og han havde i den forbindelse et godt kendskab til området i Vrist. Han oplyste, at det ikke var første gang, at han havde arbejdet ved det hus [på Sylphidevej], som de arbejdede ved på ulykkesdagen. Han kendte overkørslen og vidste, at den var uden bomme, samt at man selv skulle se sig for inden man passerede den.

Af samme årsag havde han og kollegaen (lærling) samme morgen snakket om, at de skulle passe godt på, når de skulle køre over overkørslen. Føreren havde direkte sagt til sin kollega, at han skulle passe ekstra på ved denne overkørsel, da der ikke var bomme, og man skulle selv kigge efter tog. Ved morgenens første passage skulle de nemlig passere overkørslen hver for sig i henholdsvis firmabil og en gravemaskine/lift.

De havde til opgave at bygge et anneks ved et sommerhus. Før frokost var de blevet færdige med det arbejde, der kunne nås fra jorden. Føreren aftalte med sin kollega, at de sammen efter frokost skulle køre hjem til firmaet (Værksted) for at hente stillads til det efterfølgende arbejde.

Føreren kunne huske, at de pakkede stilladset på traileren, men kunne intet huske fra køreturen fra firmaet, og indtil han lå i ambulancen.

Føreren oplyste, at hans mobiltelefon efter ulykken blev fundet i en lukket bukselomme.

Vidne (passager i varebilen) har forklaret, at han sammen med sin kollega var i gang med at bygge et anneks ved et sommerhus på Sylphidevej. De havde været hjemme i firmaet for at hente noget stillads. Det var deres første arbejdsdag ved huset på Sylphidevej. De havde fra morgenstunden, inden de kørte derud, talt om, at de skulle passe på ved denne overkørsel. Da de ankom til Sylphidevej første gang, var det mørkt – der havde de kørt hver for sig. Deres mester havde også været der i forbindelse med opstart af arbejdet.

Efter frokostpause omkring 12:30-12:45 kørte de sammen tilbage til firmaet for at hente noget stillads, som de skulle bruge i forbindelse med tagbelægning. Efter læsning af trailer kørte de tilbage mod Sylphidevej. Kollegaen var chauffør, og vidne sad på passagersædet.

Vidne kunne huske, at de på køreturen hørte radio, havde snakket, hygget og grinet samt mente, at de kørte relativt langsomt på grusvejen [Sylphidevej] inden overkørslen, max 5-10 km/t, på grund af de havde en læsset trailer med. Kort før ulykken kunne vidne huske, at han hørte noget dytte – han tænkte, at det måske var en bil der dyttede, indtil han så toget dukke op i hans sidevindue. Vidne råbte ”brems” til kollegaen, og han var af den opfattelse, at varebilen nåede at holde stille inden påkørsel.

Toget ramte bilens højre forskærm og sidedør. De blev slynget/skubbet venstre rundt langs toget og sporet. Bilen trillede ikke rundt, den blev på hjulene, og holdt ca. 20 meter inde på marken ved siden af Sylphidevej/sporet.

Vidne mente ikke, at han havde været bevidstløs, men han var fortumlet. Han fik brækket sin bildøren op, så han kunne komme ud. Vidne bemærkede, at kollegaen var bevidstløs, og efter nogle forsøg fik han ham til bevidsthed. Vidne ringede 112 [opkald foretaget kl. 13:42].

Kort efter kom der personer tililende for at hjælpe dem.

Vidne havde bl.a. slået og fået en blodansamling på sit ene ben.

Vejret den pågældende dag var koldt, gråt og blæsende, vidne kunne huske, at de havde frosset under arbejdet, så de havde nydt at komme ind i en dejlig varm bil.

Vidnet oplyste endvidere, at ingen af dem havde snakket i mobiltelefon under kørslen.

Vidner (passagerer i toget) der begge sad i den forreste vogn, har næsten enslydende forklaret, at de hverken havde set bilen eller selve ulykken. Den ene bemærkede først, at toget tyfonerede (den anden hørte musik), og derefter bremsede hårdt, derefter havde de set, at lokomotivføreren kom ud af førerrummet og havde lagt sig på gulvet. Derefter lød et brag, og de var sikre på, at de havde ramt noget. Toget rystede meget voldsomt, inden det stoppede.

Vidne (Nabo), der var ude og gå en tur i området. Hun gik på Strandvejen, da ulykken skete. Hun havde forinden set varebilen, der passerede hende på Strandvejen. Vidne så også, at toget kom kørende. Kort efter hørte hun, at toget ”dyttede” to gange – det var to

lange ”trut”, og kort derefter lød der et voldsomt brag. Hun kunne ikke se ulykkesstedet, hvorfra hun stod. Lidt senere hørte hun udrykningskøretøjer.

Vidne oplyste, at det hændte, at de kunne høre togene tyfonerer, hvis der var nogen på sporet - det var dog især i sommerperioden, hvor der var mange turister. Det var sjældnere uden for feriesæsonen.

### 3.2 Sikkerhedsbestemmelser

I færdselslovens § 5 om passage af overkørsler fremgår der i ”Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21-11-2018” bl.a.:

- Trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed.
- Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig.
- Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske for sporene.
- Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Af bekendtgørelse om vejafmærkning ”BEK nr. 2511 af 09/12/2021” fremgår det bl.a. at tavle B 13 Stop angiver, at kørende har ubetinget vigepligt og skal stoppe før fremkørsel i et kryds eller før fremkørsel over jernbanespor, samt ved jernbanespor opsættes tavlen under A 74 Krydsmærke.

Ifølge Vejdirektoratets ”Regler for sikring af jernbaneoverkørsler åbne for almindelig færdsel”, juni 1993”, bør der - 7 meter fra nærmeste skinne - være 375 meter oversigt ud ad banelinjen med toghastigheder på højst 75 km/t.

### 3.3 Materieltekniske undersøgelser

Togsættet var ikke udstyret med havarilog. Udskrift fra togets GPS-data (CPC-Tracking) viste, at toget kørte med en hastighed på 65 km/t kort før overkørsel 60 N (Sylphidevej).

Togets forende holdt 76 meter fra overkørslen.

Togets anden bogie var afsporet. Der var mærker i spor og ballast efter afsporing umiddelbart efter overkørslen og frem til togets anden bogie. Bogien var drejet ca. 90 grader, og det venstre hjulsæt var på venstre side af venstre skinnestreg (set i køreretningen).

På togets front, i venstre side (set i køreretning) var puffe revet af, og banerømmer bar tydelig præg af, at toget havde ramt varebilen.

Stilladset fra traileren lå spredt rundt omkring uheldsstedet og i forbindelse med oprydning blev der fundet en stilladsfod, der bar præg af at være påkørt. [se bilag 8.2 - foto 11]

Højre side af varebilens front blev knust (set i bilens køreretning) og der var øvrige synlige skader på både varebil og trailer. Der foreligger ikke oplysninger om efterfølgende undersøgelse af varebil, men anden myndighed vurderede, at varebil og trailer var i forsvarlig stand inden ulykken.

### 3.4 Infrastruktur- og Trafiksikkerhedsforhold

Overkørsel 60 N var beliggende i km 13,9 på Midtjyske Jernbaners strækning 382 Vemb-Lemvig-Thyborøn mellem standsningsstederne Vrist og Victoria Street St. Strækningshastigheden var 75 km/t. I overkørslen krydses jernbanen af en grusvej (Sylphidevej), der bl.a. førte til et sommerhusområde på den vestlige side af banen.

Overkørslen var en "usikret overkørsel", dvs. den var uden tekniske sikringsforanstaltninger, og var alene afmærket med krydsmærker suppleret med færdselstavlen "STOP".

Der var ca. 130 meter fra Strandvejen til overkørslen. Ca. 50 meter før overkørslen var til højre for grusvejen, i en blød venstre kurve, opsat færdselstavle A72 jernbaneoverkørsel uden bomme suppleret med UB 11,1 STOP 50 meter (Foto 1). Der var frit udsyn frem mod overkørslen, der var markeret ved krydsmærke A 74,1 Enkeltsporet jernbaneoverkørsel, der var suppleret med B 13 "STOP" der stod i en afstand på 2,6 meter fra overkørsel og 1,8 meter fra vej i højre side. Vejens bredde i ovk. var 3,4 meter (Foto 2).

Ca. 7 meter fra nærmeste skinne, var der (over 375 meters) udsyn i retning mod Harboøre.



Foto 1: D. 19-01-2022, Sylphidevej set i vestlig retning. Ca. 50 meter før overkørsel 60 N var til højre for grusvejen i en blød venstre kurve opsat færdselstavle A72 jernbaneoverkørsel uden bomme suppleret med UB 11,1 STOP 50 meter. Overkørslens krydsmærke og stopstavle ses lidt længere fremme.



Foto 2: D. 19-01-2022, Sylphidevej set i vestlig retning. Overkørsel 60 N var markeret ved krydsmærke A 74,1 Enkeltsporet jernbaneoverkørsel, der var suppleret med B 13 "STOP" der stod i en afstand på 2,6 meter fra overkørsel og 1,8 meter fra vej i højre side. Vejens bredde i ovk. var 3,4 meter.

Midtjyske Jernbaner har til undersøgelsen oplyst, at der på strækningen fra Vemb- Lemvig-Thyborøn i alt findes 22 "usikrede" offentlige overkørsler/overgange, der er afmærket med krydsmærker, samt seks private markoverkørsler.

Suppleringen med færdselstavlen B 13 "STOP" skete i 2018, hvor 17 "usikrede" overkørsler på Lemvigbanen fik disse opsat. MJBA har oplyst, at det skete som tiltag af, at der

havde været en del nærved hændelser på strækningen. Formålet med supplerende færdselstravle B 13 var dels, at tydeliggøre trafikanternes vigepligt, samt at det var "kendt" tavle for udenlandske trafikanter / turister.

### 3.5 Menneskelige faktorer

Føreren af varebilen var bekendt med overkørsels placering, og til undersøgelsen havde både han og kollegaen oplyst, at de samme morgen havde snakket om, at de skulle passe særligt på netop der, da overkørslen var uden bomme.

De faktorer som, bl.a. at

- køre med lav hastighed
- der ikke var anden trafik på den lille grusvej
- sidde i en varm bil
- høre radio og snakke med kollega

har muligvis været medvirkende til at føreren af varebilen ved denne passage havde nedsat sin opmærksomhed så meget, at han hverken fik reageret på færdselstavlen, eller bemærkede, at toget var på vej.

I det lokomotivførernes oplever, at trafikanter kører helt frem til overkørslerne, inden de tilkendegiver, at de vil standse, var varebilens (konstante) lave hastighed frem mod overkørslen medvirkende til, at lokomotivføreren sent fik opfattelsen af, at den ikke ville standse inden overkørslen.

### 3.6 Tidligere hændelser af lignende art

Af Midtjyske Jernbaners hændelsesregistreringssystem (MOSH) ses i årene 2019, 2020 og 2021 registreret i alt fire indmeldinger om nærved hændelser med trafikanter i overkørsel 60 N. Seneste før ulykken skete, d. 22-10-2021, hvor en billist ved kørsel fra vest mod øst lige akkurat fik standset inden toget passerede.

Af Midtjyske Jernbaners oversigt over nærved hændelser for 2022 (modtaget HJCL d. 15-12-2022) ses, at der efter ulykken og frem til d. 15-12-2022 var registreret yderligere en nærved hændelse i overkørsel 60 N:

MOSH nr. 365 d. 03-08-2022 - følgene tekst ses noteret "Bil overser tog ved ubevogtet ovk 60N. Bil kommer fra øst mod vest. Bil standser ved tyfon, men har slet ikke set toget. Ved passage har toget en hastighed på 40 km/t. Bil holder max 5 meter fra ovk."

På hele strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn ses der i de seneste fire år registreret 40 tilfælde af nærved hændelser med vejtrafikanter i de 22 "usikrede" [afmærket med krydsmærke] overkørsler og overgange.

Det højeste antal af nærved hændelser var registreret i Overkørsel 81 N (stiovergang i Thyborøn), der havde otte.

Overkørsel 60 N var med de fem nærved hændelser og ulykken d. 18-01-2022 den overkørsel, hvor der var registreret flest hændelser med motoriseret trafikanter de seneste fire år.

I de seneste 10 år er der ikke registreret sket nogle overkørselsulykker på strækningen ud over ulykken d. 18-01-2022.

#### 4 ANALYSE

Sikkerhed ved passage af overkørslen for vejtrafikanter var baseret på, at

- trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed
- færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig
- kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene
- når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Overkørsel 60 N er en "usikret overkørsel", dvs. den er uden tekniske sikringsforanstaltninger, der tilkendegiver, at tog nærmer sig, og er alene afmærket med krydsmærker suppleret med færdselstavlen "STOP".

Det vurderes, at afmærkningen af overkørslen var tydelig. Udsynet fra den østlige side af jernbanen på Sylphidevej, fra Strandvejen og frem til overkørslen, var uhindret til begge sider. Ca. 7 meter fra nærmeste skinne, var der godt udsyn i retning mod Harbøre, hvor toget kom fra.

Af hændeshistorikken på Lemvigbanen ses overkørsel 60 N på Sylphidevej, med de fem nærværende hændelser og ulykken d. 18-01-2022, at være den overkørsel, hvor der var registreret flest hændelser med motoriserede trafikanter de seneste fire år.

Toget afsporede i forbindelse med kollisionen. Varebilens trailer blev ved kollisionen slået ind mod togets forreste vognkasse, hvorved godset på traileren faldt af og blev spredt i og omkring sporet. Mærker på spor, togets bogie og tabt gods fra traileren indikerer, at årsagen til afsporingen var, at det tabte gods blev påkørt og kom under togets hjul og bogie, der blev løftet så meget, at hjulflangen kom på den anden side / ydersiden af venstre skinne-streng.

**5 KONKLUSION**

Årsagen til ulykken var, at varebilen ikke standsede inden overkørslen.

Afmærkningen af overkørslen var tydelig og udsynet fra den østlige side af jernbanen på Sylphidevej og frem til overkørslen, var uhindret til begge sider.

De i redegørelsen beskrevne menneskelige faktorer kunne have være medvirkende til, at bilisten ved at køre ud foran regionaltoget, ikke overholdt vigepligten som foreskrevet i Færdselsloven § 5.

Toget afsporede sandsynligvis som følge af, at tabt gods fra traileren blev påkørt og fik løftet togsættets anden bogie så meget, at hjulflangen kom op på og ud over venstre skinne-streng.

**6 ALLEREDE TRUFNE FORANSTALTNINGER**

Midtjyske Jernbaner har til undersøgelsen oplyst, at bestyrelsen i MJBA december 2022 har godkendt en handlings-/prioriteringsplan for nedlæggelse eller sikring af usikrede overkørsler på Lemvigbanen.

Det blev endvidere besluttet, at samtlige midler (omkring 50 mio. kr.) der kommer fra den statslige pulje til ”vedligeholdelseefterslæb på privatbanerne” skal øremærkes til nedlæggelse/sikring af usikrede overkørsler hos MJBA.

MJBA har udarbejdet en prioriteret liste over de tilbageværende overkørsler. Overkørslerne er på baggrund af antallet af hændelser og erfaringer fra driften opdelt i tre kategorier:

- Kategori 1 overkørsler er de, der ønskes nedlagt eller sikres med bomanlæg først.
- Kategori 2 overkørsler er de, der prioriteres nedlagt, når arbejdet med kategori 1 overkørslerne er afsluttet.
- Kategori 3 overkørsler, er de der i første omgang ikke arbejdes med, da de er vurderet mindst farlige eksempelvis stationsovergange, hvor togene ofte kører med lav hastighed.

Det fremgår af prioritetslisten, at overkørsel 60 N er en kategori 1 overkørsel, der ønskes helt nedlagt eller som minimum sikres med bomanlæg.

For at sikre, at der konstant er fokus på, samt at der sker en udvikling i dette arbejde har MJBA pr. 1. december 2022 ansat en baneingeniør, som bl.a. bliver ansvarlig for nedlæggelse/sikring af disse overkørsler.

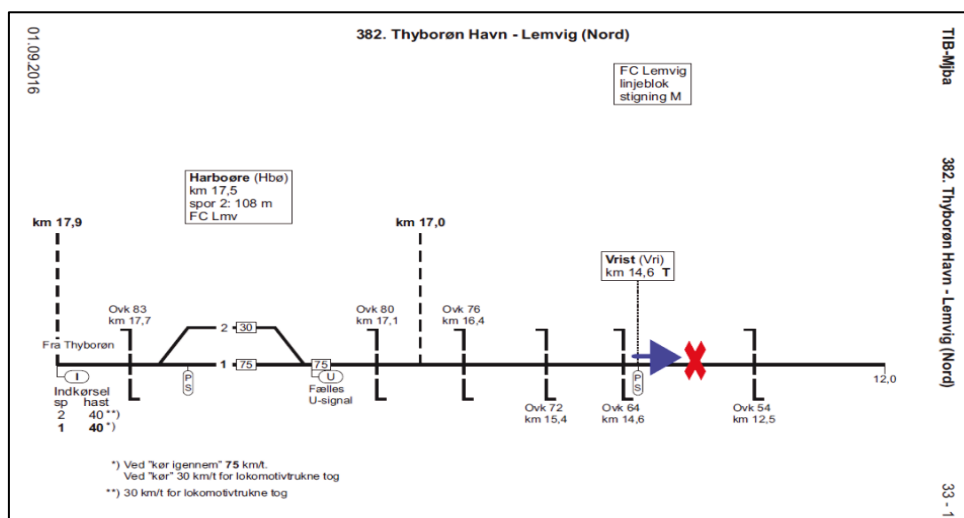
## 7

**ANBEFALINGER**

Med baggrund i, at Midtjyske Jernbaner har besluttet at iværksætte et større anlægsarbejde omkring nedlæggelse eller sikring af usikrede overkørsler på Lemvigbanen (herunder overkørsel 60 N på Sylphidevej), har Havarikommisionen ikke anbefalinger af forebyggelsesmæssig karakter.

## 8 BILAG

### 8.1 Uddrag af TIB-strækning 382



Figur 2: Uddrag af TIB-Mjba strækning 382, der med blå pil viser togets køreretning og det røde kryds uheldsstedet.

### 8.2 Foto fra overkørsel og uheldsstedet



Foto 3: D. 19-01-2022, km 14,0 oversigtsforhold fra jernbane ca. 100 meter nord for overkørsel 60 N. Køretøjerne som ses på fotoet, holder på Sylphidevej.



Foto 4: D. 19-01-2022, oversigtsforhold fra Sylphidevej mod nord/vest set ca. 50 meter øst for overkørsel 60 N.



Foto 5: D. 19-01-2022, ca. 20 meter før overkørslen set i togets køreretning



Foto 6: D. 18-01-2022, togets front med skader på banerømmer og venstre puffer mangler. Kilde: MJBA.



Foto 7: D. 18-01-2022, venstre side af toget set i køreretning, forreste vogns anden bogie er afsporet, vognkassen holdt skævt. Kilde: MJBA



Foto 8: D. 18-01-2022 Varebil og trailer efter kollision holdende ca. 20 meter fra overkørslen til venstre for sporet set i sydlig retning. Kilde: MJBA.



Foto 9: D. 18-01-2022 højre side af varebil med overkørsel i baggrunden. Kilde MJBA.



Foto 10: D. 18-01-2022, dele fra trailerens gods (stillads) lå spredt rundt i området omkring overkørslen. Kilde: MJBA.



Foto 11: D. 19-01-2022, stilladsfod med hjul, der blev fundet ved uheldsstedet, med skader der sandsynligvis skyldes påkørsel/overkørsel af togets hjul.