

# Ankenævnet *for* Forsikring

Den 7. juni 2023 blev i sag nr. 98994:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Aros Forsikring  
Viby Ringvej 4  
8260 Viby J

afsagt

k e n d e l s e :

---

Forsikringstageren har bilforsikring. I brev af 16/11 2022 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

**"Påstand:**

Indklagede Aros Forsikring tilpligtes at anerkende, at den kaskoskade, som skete den 29. juni 2021, er dækningsberettiget.

**Sagsfremstilling:**

[Klageren] ægtefælle ... afgik ved døden, da hun den 29. juni 2021 ved et færdselsuheld mellem ... og ... kørte i nordvestlig retning og krydsede jernbanen, hvor [ægtefællens] personbil blev ramt af et tog i førersiden.

Aros Forsikring har afvist at udbetale kaskoforsikringen på bilen, en [mærke og model]. Aros Forsikring anerkender ikke skaden, da Aros Forsikring er af den opfattelse, at [ægtefællen] har handlet groft uagtsomt. Aros Forsikring begrundet afslaget med, at [ægtefælle] overså rødt blink samt lyd fra togsignalerne og derfor ikke overholdt sin vigepligt.

Derfor mener Aros Forsikring, at kaskoforsikringen ikke skal udbetales jf. forsikringsbetingelserne pkt. 21 jf. forsikringsaftalelovens (FAL) § 18., da de ikke mener, der er nogle formildende omstændigheder i sagen.

Aros Forsikring henviser til Ankenævnets praksis og begrundet afslaget med, at det er fast praksis, at det er groft uagtsomt at køre overfor rødt lys.

Det er korrekt, at der findes flere sager ved Ankenævnet, hvor der bliver statueret grov uagtsomhed

ved at køre over for rødt lys. Vi er dog uenige i, at det er fast praksis, da Ankenævnet også regelmæssigt giver klager medhold, selvom der er kørt overfor rødt lys. Man skal derfor altid inddrage de konkrete omstændigheder i en sag.

Momenterne op til skadens indtræden dokumenterer efter mi opfattelse ikke, at [ægtefællen] har handlet groft uagtsomt. Hændelsesforløbet viser derimod, at [ægtefællen] alene har handlet simpelt uagtsomt, hvorfor der findes formildende omstændigheder i denne sag.

For at der kan statueres grov uagtsomhed, skal faren være en indlysende faktor for skadens indtræden. Det er Aros Forsikring, der har bevisbyrden for, at [ægtefælle] skulle have den viden, at hvis hun kørte over jernbanen, så ville der være en stor risiko for påkørsel, og at hun derfor ville tage 'chancen'.

Jeg er ikke enige i dette synspunkt, da jeg mener, at momenterne frem til skadens indtræden taler for, at [ægtefælle] har været påpasselig og handlet efter sine bedste intentioner.

## Argumenter:

Hvis der tages udgangspunkt i Ankenævns praksis, hvor klageren ikke får medhold, gøres der momenter gældende, som ikke ses at være til stede ved dette uheld.

## Ankenævnets praksis, der statuerer grov uagtsomhed, hvor klager *ikke* får medhold:

**AK 97857:** Klager mener at denne kørte over for grønt. Der var rødt, og klager kørte med uændret hastighed. Ligeledes fremgår det, at 'Der er gode oversigtsforhold frem imod krydset'.

**AK 94315:** Ung kvinde kører over for rødt lys, da hun ikke er opmærksom på vejen, idet hun kigger på sin GPS.

**AK 97796:** Ifølge vidneforklaringen kører klager over for rødt lys med uændret hastighed, samt at der var tale om et ukompliceret kryds, samt at det af byrettens dom kom frem, at klager var bekendt med strækningen.

**AK 97127:** Vidneforklaringen, hvor vidnet så klager komme i høj fart imod krydset. Altså uændret fart over for rødt lys.

**AK 97041:** Klageren kommer kørende med uændret hastighed overfor rødt lys.

**Ak 96655:** Klager fik ikke medhold, bl.a. pga. der ved ulykken var **sigtbarhed for klager**. Dvs. at klager havde fint udsyn over krydset, inden klager kørte over for rødt lys.

Ud fra overstående kan det lægges til grund, at Ankenævnet statuerer grov uagtsomhed, når klagerne enten 1) kører med uændret hastighed, 2) ikke er opmærksomme på vejen 3) har god sigtbarhed og derfra fint udsyn samt 4) kendskab til området/vejen.

1) **Uændret hastighed.** Ifølge bilinspektørerklæringen pkt. 2 a, bilag 1, som blev udarbejdet mellem den 29. juni og 2. juli 2021, kan det lægges til grund, at [ægtefællen] kørte ikke under 10 km/t eller over 16 km/t på en strækning, hvor fartgrænsen er 40 km/t. Dette betyder, at [ægtefælle] udviste forsigtighed, da hun skulle over jernbanen. I modsætning til sagerne nævnt ovenfor kørte [ægtefællen] ikke med uændret hastighed over for rødt lys. Ud fra Ankenævnets praksis kan man

modsætningsvis fastslå, at køres der med nedsat hastighed frem mod et lyssignal, har man ikke handlet groft uagtsomt.

Endvidere gøres det gældende, at [ægtefælle] ikke kørte med høj hastighed.

2) **Opmærksomhed.** Oplysningerne om hastigheden op til ulykken viser også, at [ægtefællen] var opmærksom på vejen, idet hun bremsede ned og kørte forsigtig frem, hvilket viser, at hun har forsøgt at orientere sig. Jf. Pkt. 4.4 samt 5 i bilag 1.

3) **Sigtbarhed samt udsyn.** I bilag 1 under pkt. 3.11 fremstår det klart, at [ægtefællen] ikke havde et godt udsyn, da der på uheldsstedet var placeret en væsentlig oversigtshindring. Også jf. pkt. 2, i samme rapport nævnes venstre side, hvor toget kom fra, hvor det beskrives, at der først var overblik over jernbanen mod venstre, 2.3 meter efter stoplinjen. Under pkt. 4.2 i bilag 1, gøres det gældende, at den i pkt. 3.11 hindring havde indflydelse på, hvornår [ægtefælle] havde mulighed for at erkende toget. Det gøres også gældende i pkt. 3.11, at solen skinnede i retning af toget, hvilket er i samme retning, hvor [ægtefælle] har skullet se på de røde blink. Dvs. at [ægtefællens] udsyn må anses for at have været forstyrret af solen, og derfor har hun ikke bemærket de røde blink.

I sagen **AK 97857** argumenterer forsikringsselskabet for, at der var gode oversigtsmuligheder, dvs. at ved overkørsler mv., hvor der er dårlige oversigtsmuligheder, kan man modsætningsvis fastslå, at man **ikke** handler groft uagtsomt, og sammenlignet med AK 85.031, hvor klager fik medhold, pga. dårligt udsyn.

Det bemærkes også, at der ikke er tale om et lys, hvor man har/eller burde have været opmærksom på, at man ikke kunne se hvilket lys (rød, gul eller grøn), der var lys i. Da der alene er tale om ét lys (rødt lys), vil man kunne risikere med det rette/eller forkerte lys ikke at kunne se, om der er lys i signalet, uden at man har villet køre frem for rødt. I tilfælde hvor der er 3 lys, og man ikke kan se, hvilket lys der lyser, må det være klart, at man må holde tilbage for at sikre sig lyset. Men i en situation, hvor der alene er ét lys, så vil man, uden at dette kan betragtes som uopmærksomt, kunne

komme til at køre frem for rødt lys, fordi solen/lyset står på en måde, hvor det ikke er muligt at konstatere, at der er lys i signalet.

4) **Kendskab til vejen.** I **AK 97796** får klager ikke medhold, bl.a. fordi klager kendte til vejen. Den rute, [ægtefællen] kørte denne dag, var en alternativ rute til hendes arbejde. Det er uklart, hvorfor [ægtefælle] kørte denne rute den 29. juni 2021, men det må lægges til grund, at [ægtefællen] ikke var kendt med vejen og jernbaneoverskæringen. Under alle omstændigheder ses det på bilens data, at [ægtefælle] handlede med stor forsigtighed, da hun nærmede sig jernbanen.

Til påstanden om, at det er fast praksis, kan der henvises til disse afgørelser.

**Ankenævns praksis, hvor klager får medhold ved kørsel over for rødt lys.**

I **AK 85.031** fik klageren medhold, idet **klagers udsyn var blokeret** grundet udefrakommende hindringer, som klager ikke selv var herre over, hvilket resulterede i, at klager kørte over for rødt lys og derved pådrog klagers bil sig en skade, som selskabet skulle dække pga. kaskoforsikringen.

I nærværende sag var [ægtefællens] udsyn ligeledes blokeret pga. udefrakommende hindringer - se pkt. 3.11 i bilinspektørens erklæring - og begivenheder jf. erklæringen fra bilinspektøren.

**AK 83.343** Klager kørte over for rødt lys, idet han snakkede med sin medpassager og derfor overså og ikke var opmærksom på det røde lys. Klager fik medhold.

*'Under disse omstændigheder finder nævnet, at klageren ikke har udvist en så dadelværdig adfærd, at der foreligger grov uagtsomhed med den virkning, at forholdet er undtaget fra dækning under ulykkesforsikringen'*

#### Tidligere hændelser af lignede art:

På uheldsstrækningen har der tidligere været uheld. F.eks. skete der d. 28.09.2004 sammenstød, og der har siden 2003 været 10 tilfælde af nærvæd hændelser, hvor bilister har passeret overkørslen. Senest har der i år den 10.06.2022 været registreret en nærvæd hændelse jf. havarikommissionen s. 17 bilag 2.

Uheldet der skete den 10.06.2022 er ligeledes beskrevet i [avis] den 10. juni 2022. Bilag 3.

Bilag 4 og bilag 5 er to videoer, der viser, at stoplinjen er placeret et sted, hvor udsynet er for ringe til, at man kan orientere sig, samt at andre bilister har samme kørselsmønster, som [ægtefælle] havde den pågældende dag. [Ægtefælle] kører med en hastighed på 39 km/t, og bremser ned til ca. 13 km/t lige inden uheldet jf. bilinspektørens erklæring pkt. 4.5.

I video 1, bilag 4, ses det, ligesom i nærværende sag, at bilisten i den [farve] bil kører over stoplinjen og først bremser ned helt oppe ved togskinnerne. Det er altså ikke muligt for trafikanter at have et udsyn ved selve stoplinjen, da der er så dårligt udsyn, at stoplinjen ingen reelt funktion har, hvilket også ses på videoen, og som bilinspektøren skriver i sin erklæring.

I video 2, bilag 5, bliver det også her bekræftet, at bilisterne på strækningen har et så dårligt udsyn ved stoplinjen, at det falder folk naturligt ind at køre frem til togskinnerne, før de reelt kan orientere sig.

Videoerne bekræfter, at [ægtefælle], ikke har handlet groft uagtsomt, men blot efter en hel naturlig reaktion på områdets ellers dårlige udsyn.

Grundet de mange hændelser på ulykkesstedet har Banedanmark nu sikret jernbaneoverkørslen i efteråret 2022. Dette taler også for, at [ægtefællen] ikke har handlet groft uagtsomt, idet Banedanmark nu erkender, at forholdene er uhensigtsmæssige, hvorfor man vil ændre på forholdene. Der er nu opsat bomme, som sikrer trafiksikkerheden.

Ud fra overstående kan det konkluderes, at der har været udefrakommende omstændigheder, som medførte, at ulykken skete. Det kan endvidere konkluderes, at [ægtefællen] har udvist forsigtighed inden ulykken indtraf, hvorfor Aros Forsikring ikke har løftet bevisbyrden for, at [ægtefællen] har handlet groft uagtsomt."

Selskabet har i brev af 5/1 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Klagen omhandler Aros Forsikrings behandling af sagen anmeldt på klagers kaskoforsikring dækkende en [bilmærke og model] med registreringsnummer ... (fremadrettet benævnt som køretøjet). Køretøjet blev i skadesøjeblikket ført af klagers kone, [ægtefælle], som på tragisk vis omkom ved hændelsen (fremadrettet benævnt som afdøde).

Klager ønsker dækning på kaskoforsikringen for de påførte skader på køretøjet ved hændelsen den 29.6.2021. Aros Forsikring afviser, at der skal udbetales erstatning i sagen.

Aros Forsikrings bemærkninger til klagen fremsendes hermed.

## 1. Nærmere om forsikringen og dets betingelser

Køretøjet var på tidspunktet for skadens indtræden omfattet af forsikringsbetingelserne benævnt som M13-01. Forsikringsbetingelserne vedlægges som sagens bilag A.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes pkt. 21 (bilag A, side 11), at skade forvoldt med fortsæt eller grov uagtsomhed ikke dækkes på kaskoforsikringen.

Det understreges, at der ikke som i forsikringsaftalelovens § 18 er tale om, at en del af erstatningen kan bortfalde ved grov uagtsomhed, men derimod at hele erstatningen bortfalder, såfremt skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed.

## 2. Forsæt

Der findes i nærværende sag særlige omstændigheder omkring hændelsen den 29.6.2021, som efter Aros Forsikrings vurdering bør fremhæves for Ankenævnet, idet der ud fra sagens oplysninger kan være tale om en forsætlig fremkaldelse af forsikringsbegivenheden.

Der er modtaget politirapport, som vedlægges som sagens bilag B.

### 2.1 Vidnernes observationer

Det fremgår indledende af anmeldelsesrapporten (bilag B, side 5), at et vidne, som også var anmelder til politiet (fremadrettet benævnt som A), forklarede følgende til politiet:

*Anmelderen ... forklarede kort, at hun holdt for rødt blink og lyd fra togsignalerne på den nordlig side af jernbanen. Anmelderen så part I kørte meget stille over jernbanen.*

A forklarede dernæst under afhøringen (bilag B, side 20-21):

*Afhørte forklarede, at hun kørte ad [vej] i sydlig retning og var på vej til et møde på sit arbejde. Hun holdt stille ved jernbaneoverskæringen i ca. 15-30 sekunder, idet signalerne lød, og der var advarselsblink ved overskæringen.*

*Afhørte forklarede, at der kom en modkørende [farve] bil, som kørte meget stille frem mod overskæringen med ca. 5 km/t. Afhørte så ikke at bilen holdt stille på noget tidspunkt. Afhørte tænkte, at hvis bilen fortsatte ville den blive påkørt af toget.*

Det fremhæves, at vidnet A udtalte, at køretøjet på trods af advarselssignaler kørte meget stille frem mod overskæringen, samt at køretøjet ikke så ud til at bremse. A vurderede, at hvis bilen fortsatte ud over overskæringen, ville den blive påkørt af toget.

Det fremgår videre af anmeldelsesrapporten (bilag B, side 6), at togføreren (fremadrettet benævnt som T) forklarede til politiet:

*Part 2 ... forklarede kont at han kørte i toget på strækningen fra vest mod øst med en hastighed på ca. 100 km/t ... forklarede, at der kørte en bil over skinnerne, og føreren havde blikket mod ... bemærkede ikke, at bilen bremsede.*

Ved afhøringen forklarede T supplerende (bilag B, side 12-15):

*Afhørte bemærkede at der ca. 20 - 30 meter inden overskæringen kom en [farve] "[mærke]" bil trillende*

*frem over overskæringen. Bilen trillede frem og føreren, en kvinde i rød trøje, kiggede op på afhørte. Kvinden blev ved med at kigge på afhørte.*

*Afhørte mente, at kvinden tog det skræmmende stille og roligt, idet hun fortsatte med at kigge imod toget.*

*Afhørte bemærkede, at der i bilen var en barnesæde, og afhørte mente, at der ikke var noget barn i denne.*

*Afhørte bemærkede, at bilen ikke blev bremsede.*

Det kan i denne forbindelse særligt fremhæves, at køretøjet – om end det blev fejlskønnet til en [bilmærke] – kom trillende over overskæringen, samt at afdøde kiggede på T og fastholdt blikket. T vurderede, at afdøde tog det 'skræmmende stille og roligt', samt at køretøjet efter dennes vurdering ikke bremsede på trods af, at afdøde havde opdaget faren for kollision med toget.

## 2.2 Forhold omkring personbilen og afdødes ageren

Følgende fremgår af bilinspektørerklæringen (bilag 1, side 1-2):

### 2. Konklusion

a) Personbilen kørte 13 km/h ... 3 km/h, dvs. ikke under 10 km/h og ikke over 16 km/h på kollisionstidspunktet. Data udlæst fra personbilen indikerede, at personbilsføreren var vægelsindet frem mod kollisionen, idet både personbilens bremsepedal og speederpedal blev anvendt i sekunderne forud for kollisionen.

...

e) personbilens kørselsretning blev der konstateret en væsentlig oversigthindring (bredt skab). Oversigthindring havde indflydelse på, hvornår personbilsføreren havde mulighed for at erkende toget.

f) Der blev ikke konstateret fejl eller mangler på personbilen.

### 3.12 Personbilsførers erkendelse af toget:

Baseret på udlæsningen af personbilens airbag-modul erkendte personbilsføreren sandsynligvis togets tilstedeværelse, da der var skiftende pedalbetjening frem mod kollisionspunktet.

Således blev både personbilens bremsepedal og speederpedal anvendt i sekunderne før kollisionen. Se figur 5 1 bilag 3.

...

#### 4.5 Betydning af parternes indbyrdes erkendelse:

Udlæsningen af personbilens airbag-modul (bilag 3) indikerede, at personbilsføreren erkendte toget og dernæst var vægelsindet mht. at bremse eller accelerere. Personbilsføreren slap bremsepedalen ca. to sekunder før kollisionen. De følgende to sekunder flyttede personbilen sig ca. syv meter. Såfremt personbilsføreren havde foretaget en katastrofeopbremsning på dette tidspunkt vurderes det, at personbilen var standset umiddelbart før jernbaneoverkørslen.

Som vist på Figur 1 foretog personbilsføreren i første omgang en blid opbremsning (-5,0 stil -3,5 s), hvorefter opbremsningen blev kraftigere (-3,5 stil -2,5 s) indtil bremsepedalen blev sluppet (-2,5 s).

Bilinspektøren konkluderer således, at afdøde – ud fra udlæsning af airbag-modulet – så toget komme, hvorefter hun slap bremsepedalen. Køretøjet blev på denne måde ført videre ud over overskæringen og kolliderede med toget.

Havde afdøde derimod foretage en brat opbremsning, vurderer bilinspektøren, at bilen ville standse umiddelbart før jernbaneoverkørslen og derved undgå kollisionen med toget.

#### 2.3 Samlet vurdering af forsæt

Klager angiver i indlægget til Ankenævnet, at afdøde var opmærksom på vejen, idet hun bremsede ned og kørte forsigtigt frem, hvilket efter klagers overbevisning skulle vise, at afdøde forsøgte at orientere sig.

Afdøde bremsede ganske rigtigt ned inden overskæringen, men Aros Forsikring må bemærke, at der ud fra bilinspektørens konklusioner er tale om, at afdøde havde orienteret sig *i øjeblikket op til kollisionen*, og således havde set toget på dette tidspunkt.

Det skal desuden bemærkes, at hvis klager havde været orienteret på vejen, så ville hun også kunne have konstateret, at de øvrige bilister på skadesstedet holdt stille for jernbaneoverskæringen og afventede toget, jf. tidligere forklaringer herom, og det understøtter således, at klager havde fokus på toget – ikke vejen.

En for så vidt sædvanlig og umiddelbar reaktion på faren for kollision med et tog er naturligvis ikke ens for alle, men Aros Forsikring fremhæver i den forbindelse:

- 1) At afdøde havde øjenkontakt med T i øjeblikket op til kollisionen og fastholdt øjenkontakten, mens *'hun tog det skræmmende stille og roligt'*
- 2) At kollisionen kunne være undgået med en katastrofeopbremsning, men at afdøde først foretog en blid opbremsning, dernæst en kraftigere opbremsning, hvorefter hun helt slap bremsepedalen og fortsatte ud over overskæringen, således at køretøjet kolliderede med toget.

Aros Forsikring anskuer det ikke som en naturlig reaktion at slippe bremsepedalen, når der er en erkendt fare for kollision med et tog. Der ses givetvis såkaldte 'chok'-reaktioner i farlige situationer, hvor personer går *'helt i stå'* og ikke udviser en umiddelbar reaktion på fare, men i denne situation var afdøde allerede i gang med at foretage en *'kraftigere'* bremsning, hvorefter bremsepedalen helt blev sluppet, så køretøjet fortsatte ud over overskæringen.

Det kan tillige oplyses, at afdøde kørte en alternativ rute til arbejde på datoen for kollisionen, hvorved hun havnede ved jernbaneoverskæringen. Det vides ikke, hvorfor afdøde lige netop den dag ikke kørte sin sædvanlige rute til arbejde.

Aros Forsikring må af disse årsager sætte spørgsmålstegn ved, om forsikringsbegivenheden er blevet fremkaldt forsætligt, men vil lade Ankenævnet foretage en vurdering af sagens oplysninger i den forbindelse.

### 3. Grov uagtsomhed

Aros Forsikring mener, at der i den givne situation i hvert fald (henset til ovenstående afsnit) er påvist grov uagtsomhed for så vidt angår afdødes handlinger i tiden op til kollisionen.

Havarikommissionen konkluderer følgende i deres rapport (bilag 2, side 18):

*Sikkerhed for passage af overkørslen for såvel vejtrafikanter som tog var baseret på*

- overkørselsanlæggets sikre funktion, dvs. tænding — i tide — af overkørselsanlægget af tog på vej mod overkørslen, og dermed aktivering af klokker og de rødt blinkende lanterner til advarsel af vejtrafikanter
- lokomotivførers korrekte iagttagelse, opfattelse og reaktion på overkørselssignalerne (især såfremt de viste overkørslen ikke sikret)
- vejtrafikanternes korrekte iagttagelse, opfattelse og reaktion på advarselssignalerne (de vejvendte signaler) lyd og blinkende røde lys, dvs. standsning før overkørslen ved stoplinjen.

Det kan lægges til grund, at overkørselsanlægget fungerede som det skulle den 29.6.2021. Der er intet i sagens oplysninger, der tyder på andet. Der har således været røde blinklys i fire vejsignaler og herudover klokker, som signalerede, at et tog ville passere (bilag 2, side 15).

Det kan herudover lægges til grund, at overkørselssignalerne til toget (se detaljeret teknisk forklaring heraf i bilag 2, s. 8-9) tillige fungerede, hvorfor T med rette antog, at det var sikkert at krydse overkørslen.

Hændelsen indtrådte altså på baggrund af sidstnævnte punkt i havarikommissionens rapport, nemlig afdødes korrekte iagttagelse, opfattelse og reaktion på advarselssignalerne, hvilket uddybes i afsnittene nedenfor.

#### 3.1 Advarselstavle og stoplinje

Afdøde kan ikke på forhånd have været uvidende om, at hun ville passere en jernbaneoverkørsel uden bom, da der var advarselstavler forud for jernbaneoverskæringen.

Det fremgår således af Havarikommissionens rapport (bilag 2, s. 14), at der cirka 64 meter før jernbaneoverkørslen er en færdselstavle 'A72 Overkørsel uden bomme', som stod til højre for kørebanen. Politiet vurderede dog, at advarselstavlen var placeret cirka 73 meter før jernbaneoverkørslen (bilag B, side 25).

Der var herudover et krydsmærke 'A74,1 Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel' på begge sider af jernbaneoverkørslen (bilag B, side 7), samt en synlig og forståelig stoplinje ved jernbaneoverkørslen (bilag 1, side 3).

## 3.2 Det røde lys og klokkesignalet - Sigtbarhed samt udsyn

Aros Forsikring må understrege, at advarselklokkerne virkede på tidspunktet for kollisionen, samt at de røde og blinkende lys kunne ses klart og tydeligt, idet følgende er noteret i Havarikommisio-  
nens rapport (bilag 2, side 15) i relation til undersøgelsen af overkørselsanlægget:

Overkørselsanlæggets øvrige test blev ved afprøvningen fundet i orden, herunder anlæggets blin-  
ker, lampestrømme, retningsindstilling af lanterner samt funktion af tændesteder og slukkesløjfer.

Det blev konstateret, at klokkerne virkede og visuelt konstateret, at de røde, blinkende lanterner  
i alle fire vejsignaler-, kunne ses klart og tydeligt.

Det fremgår ganske rigtigt af bilinspektørerklæringen (bilag 1, side 4), at der på skadesdatoen var  
en oversigtshindring, som havde indflydelse på, hvornår afdøde havde mulighed for at erkende  
toget.

Der har dog været klare signaler om, at et tog ville passere, og det findes i sagens natur unaturligt  
at køre ud på en jernbaneoverskæring, når der er advarselssignaler (såvel røde blink som lyd) om,  
at der er et tog på vej.

Selvom der er en oversigtshindring, som vanskeliggør vurderingen af, hvor tæt toget er på jernba-  
neoverskæringen, så kan der for afdøde ikke have været tvivl om, at der var et tog på vej. Dette  
ses tillige understøttet af Havarikommisio-  
nens bemærkning om, at de aktuelle vejsignaler sås ty-  
deligt allerede fra sidste sving inden overkørslen, hvortil det højre vejsignal var synligt fra færds-  
selstavlen A72 (bilag 2, s. 18).

Aros Forsikring sætter spørgsmålstegn ved, hvad afdøde ville på jernbaneoverskæringen, når der  
var signal om, at der kom et tog. Oversigtshindringen forhindrede angiveligt afdøde i at se, hvor  
tæt toget var på, men det er uvist, hvorfor dette overhovedet var aktuelt eller relevant at diskute-  
re, når der i øvrigt var tydeligt signal om, at toget var på vej. Det er således selskabets vurdering,  
at klager havde fokus på toget, uden at selskabet i øvrigt kan forholde sig nærmere til, hvorfor  
klager i situationen havde det.

Efter færdselslovens regler skulle klager således være stoppet for jernbaneoverskæringen, og det  
er i sagen slet ikke relevant at diskutere og i øvrigt helt uden betydning, at der var en mindre  
oversigtshindring kortere før jernbaneoverskæringen.

Det bemærkes, at det tillige findes unaturligt ikke blot at vente på, at toget kommer forbi, hvoref-  
ter man kan passere jernbaneoverkørslen sikkert, og oversigtshindringen har naturligt ingen ind-  
flydelse herpå.

Aros Forsikring finder det groft uagtsomt at køre ud på en jernbaneoverskæring, når der er et ty-  
deligt lyd- og lyssignal om, at der kommer et tog. Dette medfører en indlysende fare for, at der vil  
indtræde (alvorlig) person- og tingsskade.

Klager angiver i sit indlæg til ankenævnet, at solen skinnede i retning af toget, hvilket var i samme  
retning, som afdøde havde skullet se de røde blinklys. Klager konkluderer, at afdødes udsyn må  
have været forstyrret af solen, hvorfor hun ikke kunne se de røde blink.

Aros Forsikring bemærker, at der ikke ses at være nogen form for dokumentation herpå. Det understreges tillige, at Havarikommissionen udtaler sig helt modsatrettet herom i forhold til klagers bemærkning, idet de på rapportens side 19 udtaler således:

*Vejret herunder sollys/modlys vurderes ikke at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed.*

Det fremgår tillige af bilinspektørerklæringen (bilag 1, side 4), at der på uheldstidspunktet var tørt, ingen nedbør og en sigtbarhed på mere end 100 meter. Se hertil tillige politiets bemærkninger om, at afdødes udsyn ikke var forstyrret af solen i bilag B, side 43.

Henset til at Havarikommissionen og politiet har draget ovenstående konklusioner, findes klagers bemærkninger herom tvivlsomme og udokumenterede.

I henhold til de to videoer som klager har indsendt, bemærker Aros Forsikring, at der i disse to situationer ikke er lyd- eller lyssignal om, at et tog vil passere. De to bilister er således med rette af den opfattelse, at der ikke vil passere et tog, hvorfor de kører frem til togskinne og orienterer sig på grund af stoplinjen. Ved nærværende hændelse var dette – som ovenfor gennemgået – ikke tilfældet, idet der netop var såvel lyd- og lyssignal om, at et tog ville passere.

Videoerne er således helt uden betydning for vurderingen af denne sag.

### 3.3 Hastighed og opmærksomhed

Klager angiver i sit indlæg, at afdøde ikke kørte med uændret hastighed overfor rødt lys, samt at der efter Ankenævnets praksis modsætningsvist kan fastslås, at såfremt der køres med nedsat hastighed mod et lyssignal, så er der ikke handlet groft uagtsomt.

Afdøde havde ganske rigtigt bremset ned fra 39 km/t (bilag 2, s. 19), inden hun kørte over jernbaneoverskæringen, men Aros Forsikring er naturligt ikke enige i klagers betragtning ovenfor.

Ud fra klagers betragtning kunne bilister i så fald blot køre med nedsat hastighed overfor et rødt lys og derved alene have handlet simpelt uagtsomt. Dette på trods af, at der er en indlysende fare for skade, når man kører overfor rødt lys, hvilket naturligvis er gældende ved en almindelig lysregulering, men særligt ved en jernbaneoverskæring.

Det er almindeligt kendt, at et modkørende tog ved en jernbaneoverskæring kommer med en høj fart, og der vil givetvis - i sammenligning til almindelige lysreguleringer - være mindre sandsynlighed for, at et tog kan nå at bremse ned og undgå en kollision med en bil, som holder på jernbaneoverkørslen.

Klager angiver tillige, at oplysningerne om hastigheden viser, at afdøde var opmærksom på vejen, eftersom hun bremsede ned og kørte 'forsigtigt' frem, hvilket skulle vise, at afdøde forsøgte at orientere sig. Aros Forsikring er ikke enig heri, jf. de tidligere bemærkninger om, at alle andre bilister på skadesstedet rent faktisk havde forholdt sig til signaler og netop holdt stille for det kommende tog.

Aros Forsikring må bemærke, at afdøde ikke burde køre ud på jernbaneoverskæringen, når der var et tydeligt lys- og lydsignal om, at et tog ville passere. Klagers bemærkning om, at afdøde kørte 'forsigtigt' frem anses som diskutabel, da det ikke kan anses som forsigtigt at køre ud på en jernbaneoverskæring, hvor et tog snarligt vil passere.

### 3.4 Kendskab til vejen

Klager angiver, at den rute, som afdøde kørte den 29.6.2022, var en alternativ rute til hendes arbejde. Klager mener, at det kan lægges til grund, at afdøde ikke kendte vejen og jernbaneoverskæringen.

Aros Forsikring må bemærke, at afdøde var fra lokalområdet, og Aros Forsikring vurderer således ikke, at det kan lægges fast til grund, at afdøde ikke kendte vejen og jernbaneoverskæringen. Det ses desuden også at være uden betydning for vurderingen af, om der er handlet groft uagtsomt eller ej.

### 3.5 Klagers bemærkninger omkring hændelser af lignende art

Klager skriver i sit indlæg til Ankenævnet for Forsikring, at Banedanmark på grund af de mange hændelser på ulykkesstedet har sikret jernbaneoverkørslen i efteråret 2022.

Aros Forsikring må hertil bemærke, at det fremgår af rapporten fra Havarikommisionen (klagers bilag 2, side 15), at det allerede i 2018 og 2019 blev vurderet, at overkørslen skulle opgraderes med bomme. Der blev dog ikke fundet indikationer på, at dette skulle forceres, hvorfor udrulningen er det nye signalsystem blev udskudt til 2022.

Det blev herefter godkendt til udførelse som planlagt til sommer/efterår 2022 i forbindelse med signalprogrammets udrulning af et nyt signalsystem.

Opgraderingen med bomme er således ikke sket som følge af denne konkrete ulykke, men helt som planlagt ved almindelige prioriteringer i forbindelse med udrulning af nyt signalsystem.

### 3.6 Samlet om grov uagtsomhed

Afdøde overholdt ikke sin vigepligt på trods af auditive og visuelle advarselssignaler, og Aros Forsikring vurderer samlet set, at afdøde i hvert fald har handlet groft uagtsomt i den henseende.

Det fremhæves i denne forbindelse, at:

- Lyd- og lyssignalet virkede på tidspunktet for kollisionen, hvorfor der var tydelige signaler om, at der kom et tog
- Vejsignalerne sås tydeligt fra sidste sving inden overkørslen, og det højre vejsignal var synligt fra færdselstavlen A72, hvilken tavle tillige viste, at der kom en overkørsel uden bom
- Vejret, herunder sollys/modlys, ikke vurderes at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed
- Øvrige bilister på skadesstedet netop havde konstateret, at der var et tog på vej, hvorfor de holdt og afventede togets forbi kørsel.

Havarikommisionen har tillige konkluderet, at årsagen til ulykken var, at køretøjet ikke standsede inden overkørslen (bilag 2, s. 20).

Det er fast praksis ved Ankenævnet for Forsikring, at det er groft uagtsomt at køre over for rødt lys, at køre ud for ubetinget vigepligt og sammenlignelige overtrædelser af færdselslovens regler.

Hertil kan der blandt andet henvises til AK 96.384, hvor ankenævnet bemærkede, at tingsskade sket ved kørsel over for rødt lys efter nævnets praksis som udgangspunkt anses for at være for-

voldt ved grov uagtsomhed. Foreligger der formidlende omstændigheder, kan dette dog efter en konkret vurdering føre til, at udgangspunktet fraviges.

Der ses i sagen ingen dokumenterede udefrakommende påvirkninger, som understøtter klagers betragtninger om, at der skulle foreligge formildende omstændigheder og derved simpel uagtsomhed. Der er således ikke grundlag for at fravige udgangspunktet om, at kørsel overfor rødt lys er groft uagtsomt - ikke i ovenfor nævnte ankenævns sag, og ej heller i nærværende sag.

Tværtimod er det Aros Forsikrings vurdering, at forholdet nærmere kan betegnes som forsætligt, jf. tidligere bemærkninger herom.

Der kan tillige henvises til kendelsen AK 90.223, hvor forsikringstageren påkørte et krydsende rangertog, selvom det ved signal med blinkende rødt lys og advarselslampe blev tilkendegivet, at forsikringstageren skulle standse. Der blev statueret grov uagtsomhed, da forsikringstagerens adfærd havde indebåret en indlysende fare for skade.

Slutteligt kan kendelsen AK 73.632 nævnes, hvor forsikringstagen som følge af uopmærksomhed kørte ud i et kryds for rødt lys. Der blev statueret grov uagtsomhed, da der ikke var grundlag for at fravige udgangspunktet.

Aros Forsikring må i den forbindelse igen fremhæve, at der er en åbenlys fare for skade, når kører ind over en jernbaneoverskæring, selvom der er advarsel om et kommende tog."

Klagerens advokat har i brev af 9/2 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Ad. Spørgsmålet om forsæt:

Det bestrides, at der skulle være tale om en forsættelig handling. Afdøde er kørt ud for rødt, men der er tale om et lyssignal, hvor man ikke kan se det røde lys, hvis solen skinner ind på lyset. I den pågældende sag kunne afdøde sandsynligvis ikke se det røde lys grundet solen. Den omstændighed, at afdøde kiggede hen på toget og dermed togføreren bevirker ikke, at hun havde hensigt til at begå selvmord. Imidlertid var det en ganske naturlig reaktion, at afdøde kiggede hen på det tog, som netop var på vej mod hende. Hvis afdøde havde kigget væk, ville dette da netop indikere hensigt til selvmord.

Det må afvises, at afdøde skulle kende de præcise angivne tidspunkter for, hvornår toget ville passere den præcise overgang, som ville ramme i venstre side, hvor afdøde sidder og ikke i højre.

Det er usandsynligt, at afdøde kunne planlægge sit selvmord på den måde, hvorpå uheldet skete. Hvis afdøde havde til hensigt at begå selvmord, måtte afdøde have kendt til de præcise tidspunkter for togets færden, helt ned til mindste sekund, før hun med sin fart i bilen har været sikker på at blive ramt med et dødelig udfald.

Afdøde var ikke selvmordstruet. Tværtimod var afdøde en kvinde med ... Afdødes ægtemand kan bekræfte, at afdøde ikke led af psykiske lidelser eller var misbruger af alkohol eller stoffer, ligesom der intet er nævnt om psykisk sygdom i diverse lægeakter. Disse tre momenter er afgørende, idet det ikke kan dokumenteres, at afdøde skulle have været selvmordstruet.

Afdøde efterlod intet selvmordsbrev, og afdøde har på intet tidspunkt udvist en adfærd, som peger imod selvmordstanker. Det bemærkes, at Aros Forsikring ikke har anmodet om afdødes lægejournaler.

Det skal i øvrigt bemærkes, at selvmord ofte ikke kommer spontant. Ifølge Psykiatrifonden har de fleste mennesker kommunikeret deres tanker forud for handlingen. Dette vil ofte være til en ægtefælle, familie, venner, kolleger, deres praktiserende læge eller lignende.

#### Ad. Vidneforklaringer:

Vidneforklaringen fra A fastsætter, at der ikke er tale om en forsætlig handling. Ønsker en person at begå selvmord ved en jernbaneoverskæring, vælger man konsekvent at holde stille og vente på toget. Vidnet beskriver, at afdøde kørte forsigtigt frem. Afdøde kører langsomt op til jernbaneoverskæringen pga. dårligt udsyn.

T forklarer, at han får øjenkontakt med afdøde. Dette bestrides ikke. Men det bestrides, at vidneforklaringen kan anvendes som bevis for en forsætlig handling. Afdøde fik øjenkontakt med togføreren, 'lige inden kollisionen' jf. havarikommissionen pkt. 3.1. Det hele skete så hurtigt, at togføreren heller ikke nåede at aktivere farebremsningen før kollisionen jf. havarikommissionen pkt. 3.1

Da afdøde i de sidste sekunder 'fastholder blikket' kan dette forklares ud fra en naturlig reaktion, hvor afdøde går i panik og 'fryser'. Det er ikke en unaturlig reaktion, at personer 'fryser' når de går i panik.

Togføreren er selv i en choktilstand - naturligvis. Til politiet forklarer han, at der var øjenkontakt i længere tid. Til havarikommissionen er det lige inden. Ligeledes havde vidnet svært ved at se forskel på to meget forskellige biler, en [bilmærke] og en [sagens bilmærke].

Togføreren forklaring kan altså ikke lægges til grund for, at der er tale om forsæt.

#### Ad. Forhold omkring personbilen og afdødes ageren:

Aros Forsikring henviser til bilinspektørerklæringens pkt. 3.12 samt 4.5 som bevis for, at afdøde havde forsæt.

Det fremgår af pkt. 3.12., at

*'personbilsføreren var vægelsindet frem mod kollision, idet både personbilens bremsepedal og speederpedal blev anvendt i sekunderne forud for kollisionen'.*

Det fremgår desuden, at der var en væsentlig oversigtshindring, som havde indflydelse på, hvornår personbilsføreren havde mulighed for at erkende toget. Dette betyder altså, at afdøde først har måttet køre frem til jernbanesporet grundet oversigtshindring og derfor har vist forsigtighed. Da afdøde så ser toget, har hun været i choktilstand og ikke vidst, hvad hun skulle gøre.

#### Ad. Konklusion:

Der er mange omstændigheder, der taler imod forsæt. Vejen frem til overskæringen er snoet, vejen var en alternativ vej til hendes normale rute til arbejdet, og afdøde kørte forsigtigt op til jernbaneoverskæringen.

Ligeledes taler intet for at afdøde var selvmordstruet. Der er tale om et uheld, hvor afdøde i sekunderne op til uheldet har udvist uagtsomhed, og hvor afdøde, da hun indser faren for kollision, går i panik, hvilket forklarer de forskellige pedalskift, og at afdøde kiggede på togføreren.

#### Ad. Grov uagtsomhed

Det skal nævnes, at det ikke er fast praksis ved Ankenævnet at statuere grov uagtsomhed, når der køres overfor rødt lys, idet der findes praksis fra Ankenævnet, hvor der er givet medhold til klager, trods kørsel overfor rødt lys.

Det bestrides, at afdøde handlede groft uagtsomt. Praksis fra Ankenævnet viser, at det er en formildende omstændighed, hvis en person viser forsigtighed ved f.eks. at ændre i sin hastighed.

Ligeledes viser praksis, at det må være formildende, hvis der er udsigtshindringer.

Derudover kan der ud fra Ankenævnskendelse 97796 modsætningsvis slutes, at ukendskab til vejen og området er en formildende omstændighed.

Ukendskab til vejen samt en udsigtshindring udgør hver for sig en formildende omstændighed. I denne sag er begge momenter til stede, hvilket betyder, at der er flere formildende omstændigheder til stede i sagen. Ligeledes ændrede afdøde i sin hastighed. Dette ses også som en formildende omstændighed.

Det fastholdes, at afdøde handlede simpelt uagtsomt, og at Aros Forsikring derfor skal udbetale præmien fra kaskoforsikring på bilen.

#### Ad. Det røde lys og klokkesignalet:

Det fremgår af Havarikommissionens rapport, at 'Overkørselsanlæggets øvrige test blev ved afprøvningen fundet i orden, herunder anlæggets blinker, lampestrømme, retningsindstilling af lanterner samt funktion af tændesteder og slukkesløjfer'.

Der må derfor ikke være tvivl om, at lamperne virkede. Imidlertid kan der have været sol direkte ind mod lamperne eller direkte modlys mod afdøde, hvorefter afdøde ikke har kunnet se lamperne blinke rødt. På den måde kan afdøde have været uden viden om eller i tvivl om, at der var et tog på vej, såfremt afdøde kunne høre lydsignalet. Dette sammenholdt med oversigtshindringen taler ligeledes for, at der ikke må være tale om grov uagtsomhed.

#### Ad Inhabilitet:

Ligeledes skal det bemærkes, at modparten [navn 1] sidder i det samme Ankenævn, som der klages til. Dette er beklageligt, idet der kan stilles spørgsmål til habiliteten hos [navn 1] og den uafhængighed, som Ankenævnet bør have.

[Navn 1] har ikke udarbejdet dette partsindlæg, det har [navn 2]. Da [navn 1] er [navn 2's] principal, har [navn 1] stadig en tilknytning til sagen og Ankenævnet. Der kan derfor stilles spørgsmål til sagens uafhængighed.

## Provokationer:

Aros Forsikring bedes dokumentere, at afdøde gennem sine handlinger kendte til togets fart, det præcise tidspunkt for togets ankomst til stedet, samt at afdøde har vidst, at der ingen aflysninger/forsinkelser ville være den pågældende dag på det pågældende tidspunkt.

Som advokat for [klageren] (afdødes ægtefælle) skal jeg hermed fortsat fastholde, at afdøde hverken har handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Det fastholdes, at afdøde har handlet med simpel uagtsomhed."

Selskabet har i brev af 6/3 2023 til nævnet bl.a. anført:

### **"1. Generelt om klagers tvivlsomme bemærkninger til vejret (solen)**

Klager angiver igen (og flere gange) i partsindlægget af 1. marts, at solen skinnede ind på lysreguleringen og/eller mod afdødes udsyn. Klager konkluderer igen, at afdøde sandsynligvis ikke kunne se det røde lys grundet solen, eller at afdøde i hvert fald var forstyrret af solens lys.

Klager opfordres til at fremsende dokumentation for disse påstande, som ses fuldstændig udkommenterede og i strid med de konklusioner, som politiet og Havarikommissionen har draget.

Aros Forsikring må gentage, at havarikommissionen udtaler (bilag 2, s. 19):

*Vejret herunder sollys/modlys vurderes ikke at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed.*

Det fremgår tillige af bilinspektørerklæringen (bilag 1, side 4), at der på uheldstidspunktet var tørt, ingen nedbør og en sigtbarhed på mere end 100 meter. Se hertil tillige politiets bemærkninger om, at afdødes udsyn ikke var forstyrret af solen i bilag B, side 43.

### **2. Klagers provokation**

Klager beder Aros Forsikring dokumentere: *'at afdøde gennem sine handlinger kendte til togets fart, det præcise tidspunkt for togets ankomst til stedet, samt at afdøde har vidst, at der ingen aflysninger/forsinkelser ville være den pågældende dag på det pågældende tidspunkt'.*

Aros Forsikring bemærker, at det forekommer decideret umuligt at levere en sådan dokumentation.

Aros Forsikring finder desuden provokationen irrelevant for sagens afgørelse. Afdøde er notorisk kørt ud for rødt lys og alarmerende lydsignaler, hvor andre kørende holdt tilbage for togets gennemkørsel. Der er heller ikke tvivl om, at afdøde holdt stille på jernbaneoverkørslen og faktisk blev påkørt af det passerende tog.

Aros Forsikring mener ikke, at den af klageren ønskede dokumentation er hverken rimelig eller nødvendig i nærværende sag, idet der til stadighed som minimum kan konstateres grov uagtsomhed.

### **3. Klagers bemærkninger til forsæt**

Klager ses at indlægge en del forudsætninger i dennes beskrivelse af forholdene omkring en eventuel forsætlig fremkaldelse af forsikringsbegivenheden. Klager angiver således bl.a. at:

- *Den omstændighed, at afdøde kiggede hen på toget og dermed togføreren bevirker ikke, at hun havde hensigt til at begå selvmord. Imidlertid var det en ganske naturlig reaktion, at afdøde kiggede hen på det tog, som netop var på vej mod hende. Hvis afdøde havde kigget væk, ville dette da netop indikere hensigt til selvmord.*
- *Ønsker en person at begå selvmord ved en jernbaneoverskæring, vælger man konsekvent at holde stille og vente på toget.*
- *Hvis afdøde havde til hensigt at begå selvmord, måtte afdøde have kendt til de præcise tidspunkter for togets færden, helt ned til mindste sekund, før hun med sin fart i bilen har været sikker på at blive ramt med et dødelig udfald.*

Aros Forsikring må til første og andet punkt bemærke, at er uvist, hvordan klager vurderer, hvad der indikerer hensigt til selvmord. Baserer klager f.eks. dette på oplysninger fra Danmarks Statistik eller lignende objektivt informationsgrundlag?

Til tredje punkt må Aros Forsikring bemærke, at afdøde netop er kørt ud på en jernbaneoverkørsel, selvom der var klart lys- og lydsignal om, at et tog ville passere. Aros Forsikring har aldrig påstået, at der var tale om et nøje planlagt selvmord ned til mindste sekund, men da der efter Aros Forsikrings vurdering ikke er fundet omstændigheder omkring kollisionens indtræden, som kan forklare afdødes ageren, så må der stilles spørgsmålstejn ved, om forsikringsbegivenheden er forsætligt fremkaldt.

#### **4. Klagers bemærkninger til grov uagtsomhed**

Klager angiver, at det ikke er fast praksis ved Ankenævnet for Forsikring at statuere grov uagtsomhed, når der køres overfor rødt lys.

Klager har hertil selv fremvist kendelsen med nr. 97796, i hvilken det fremgår: *'tingsskade sket ved kørsel over for rødt lys efter nævnets praksis som udgangspunkt anses for at være forvoldt ved grov uagtsomhed.'*

Aros Forsikring bestrider ikke, at der kan være formildende omstændigheder, hvorefter udgangspunktet om grov uagtsomhed kan fraviges. Der findes dog ikke sådanne formildende omstændigheder i nærværende sag.

Klager angiver på ny, at hvis en person ændrer i sin hastighed, da anses dette som en formildende omstændighed. Klager angiver tillige, at en udsigtshindring samt ukendskab til vejen og området udgør en formildende omstændighed.

For så vidt angår ændringen i hastighed så er det ganske rigtigt, at afdøde bremsede ned fra 39 km/t, inden hun kørte ud på jernbaneoverskæringen. Dette kan dog ikke anses som en formildende omstændighed i nærværende sag, da der netop var både lys- og lydsignal om, at et tog snarligt ville passere. En opbremsning/nedsættelse af hastigheden før en jernbaneoverskæring forekommer naturlig, men det er derimod unaturligt at køre videre ud på jernbaneoverskæringen, når der er klart signal om, at et tog er på vej. Der er herved unægteligt en stor risiko for, at en alvorlig person- og tingsskade vil indtræffe.

Selv samme argument gør sig gældende for så vidt angår klagers bemærkning om, at udsigtshindringen skulle udgøre en formildende omstændighed i vurderingen af grov uagtsomhed. Udsigtshindringen forhindrede efter sigende afdøde i at se, hvor tæt toget var på at passere. Men hvorfor

var det for afdøde relevant at se, hvor tæt toget var på, når der var et tydeligt signal om, at det snarligt ville passere? De andre bilister på skadesstedet havde rent faktisk forholdt sig til signalerne og holdt stille, mens de afventede togets forbi passeren.

Ukendskab til området kan udgøre en formildende omstændighed i vurderingen af grov uagtsomhed, men det kan næppe lægges til grund, at afdøde ikke havde kendskab til området, da hun netop var fra lokalområdet.

Afdødes eventuelle ukendskab til området ses dog heller ikke at have betydning for vurderingen af grov uagtsomhed, eftersom ulykken skete i dagslys, hvorved skadelidte – *udover de klare signaler om togets passeren fra lyd- og lyssignalerne* - kunne se såvel advarselstavlerne om 'overkørsel uden bom' (bilag 2, s. 14) som krydsmærket om enkeltsporet jernbaneoverkørsel (bilag B, side 7) inden jernbaneoverskæringen. Afdøde kan således ikke have været i tvivl om, at hun snarligt ville passere en jernbaneoverskæring uden bom.

Aros Forsikring fastholder således, at afdøde som minimum har udvist grov uagtsomhed i situationen."

Til dette har klagerens advokat fremsendt brev af 17/3 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Ad. Spørgsmålet om forsæt:

Det fremgår af Bilag 2, side 11, pkt. 2.4.1, at vejret var 'Let overskyet, solskin med retning mod vest – nordvest, og med god sigt. Føret var tørt'. Den omstændighed, at det af Bilag 2, side 19 fremgår, at 'Vejret herunder sollys/modlys vurderes ikke at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed', bevirker dog ikke, at der ikke kan have været sol, som kunne forstyrre skadelidte, idet bilens retning over togskinneerne var nord.

Skadelidte kan således godt have været generet af solen, idet solen stod nordvest-vendt.

Ad. Spørgsmålet om forsæt:

Det skal fortsat fastholdes, at det er usandsynligt, at afdøde kunne planlægge sit selvmord på den måde, hvorpå uheldet skete. Hvis afdøde havde til hensigt at begå selvmord, måtte afdøde have kendt til de præcise tidspunkter for togets færden, helt ned til mindste sekund, før hun med sin fart i bilen har været sikker på at blive ramt med et dødelig udfald.

Det skal fortsat afvises, at afdøde var selvmordstruet. Afdødes ægteemand kan bekræfte, at afdøde ikke led af psykiske lidelser eller var misbruger af alkohol eller stoffer, ligesom der intet er nævnt om psykisk sygdom i diverse lægeakter.

Psykiatrifonden anfører på deres hjemmeside, at '*Talrige undersøgelser har vist, at mellem 60 procent og 80 procent af de personer, der begår selvmord, har kommunikeret deres tanker forud for handlingen*' og '*De fleste mennesker, der begår selvmord, har kommunikeret deres tanker forud for handlingen. Den selvmordstruede vil ofte prøve at åbne sig over for ægtefællen, familien, venner, kolleger, den praktiserende læge eller andre. Han kan også sende signaler ved at give udtryk for depressive følelser uden decideret at tale om selvmordstanker.*'

Afdøde har ikke ytret noget til hverken familie, kollegaer eller læge, hvorfor det fortsat må anses for usandsynligt, at der var tale om selvmord.

Det fastholdes derfor, at afdøde ikke har haft forsæt til at kolliderende med toget, og det fastholdes samtidig, at der var tale om en hændelig begivenhed.

For så vidt angår den omstændighed, at afdøde var 'frosset', da hun sad og kiggede mod toget, må dette anses som en naturlig reaktion. Det fremgår af Mary West samt Doktor i Psykologi Karin Gepp i artiklen '*what is the fight, flight, or freeze response?*' udgivet af Medical News Today, at Kamp-, flugt eller frysereaktionen henviser til ufrivillige fysiologiske ændringer, der sker i krop og sind, når en person føler sig truet, jf. Bilag 6. Særligt vedrørende frysning fremgår det af artiklen, at ifølge forskning fra Harvard Review of Psychiatry fra 2015 beskrives frysning som en '*opmærksom ubevægelighed*', hvor den person, der er frosset, er ekstremt opmærksom, men hverken er i stand til at bevæge sig eller gribe ind over for faren. Frysning medfører fysisk ubevægelighed og et fald i puls. Af samme forskning fremgår, at '*Evolution har udstyret alle mennesker med et kontinuert af medfødte, fastkoblede, automatisk aktiveret forsvarsadfærd, kaldet forsvarskaskaden. Ophidselse er det første skridt i at aktivere forsvarskaskaden; flugt eller kamp er en aktiv forsvarsreaktion til håndtering af trusler; frysning er et flugt-eller-kamp svar sat på hold; tonic immobilitet og kollapsede immobilitet er sidste udvej til uundgåelig trussel, når aktive forsvarsreaktioner har slået fejl*', jf. Bilag 7.

Det må derfor være kroppens naturlige reaktion at fryse, hvis den er i en situation, hvor frysning er den sidste udvej til en uundgåelig trussel, når alle kroppens aktive forsvarsreaktioner har slået fejl.

Det fastholdes derfor, at afdøde havde en naturlig reaktion ved at fryse og kigge direkte mod toget.

#### Ad. Grov uagtsomhed:

Det skal fortsat fastholdes, at afdøde ikke handlede groft uagtsomt.

Der henvises i øvrigt til det anførte i første partsindlæg vedrørende grov uagtsomhed og formildende omstændigheder herved, hvilket fastholdes."

Nævnet har fået forelagt bilag, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af politiets bilinspektørerklæring af 16/8 2021 fremgår bl.a.:

#### **"2. Konklusion**

a) Personbilen kørte 13 km/h +/- 3 km/h, dvs. ikke under 10 km/h og ikke over 16 km/h på kollisions tidspunktet.

Data udlæst fra personbilen indikerede, at personbilsføreren var vægelsindet frem mod kollisionen, idet både personbilens bremsepedal og speederpedal blev anvendt i sekunderne forud for kollisionen.

...

e) I personbilens kørselsretning blev der konstateret en væsentlig oversigtshindring (bredt skab). Oversigtshindringen havde indflydelse på, hvornår personbilsføreren havde mulighed for at erkende toget.

f) Der blev ikke konstateret fejl eller mangler på personbilen.

g) Det vurderes, at der i togets retning var gode oversigtsforhold frem mod kollisionspunktet.

h) Jernbaneoverkørslen var ikke forsynet med bomme. Der blev ikke konstateret fejl eller mangler ved hverken blinksignalet eller klokkesignalet. Det vurderes, at bomme kunne have forhindret færdselsuheldet.

...

### **3.9 Vejforhold:**

[Vej] drejede frem mod jernbaneoverkørslen i personbilens kørselsretning. Se foto 1 i bilag 1. [Vej] var asfalteret og havde en hastighedsbegrænsning på 40 km/h omkring uheldsstedet. Vejafmærkningen, herunder stoplinjen (S 13 Stoplinje), frem mod jernbaneoverkørslen var slidt, men synlig og forståelig.

Selve jernbaneskinneerne var hævede over det omkringliggende niveau ([vej]), således [vej] fra begge retninger steg frem mod jernbaneoverkørslen.

Ca. 73 m før jernbaneoverkørselens midte var der i højre side af [vej] (i personbilens kørselsretning) placeret en advarselstavle (A 72 Jernbaneoverkørsel uden bomme). Advarselstavlen var uden afstandsangivelse. Se foto 4 i bilag 1.

På begge sider af [vej] og ligeledes på begge sider af jernbaneoverkørslen var der placeret et krydsmærke (A 74, 1 Krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel) og et rødt blinksignal (Z 72,2 Rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsler) kombineret med et klokkesignal. Når det røde blinksignal blev aktiveret, betød dette, at trafikanter skulle stoppe forud for stoplinjen forudsat, at dette kunne ske uden fare. Klokkesignalet funktion var den samme. På undersøgelsestidspunktet fungerede både blinksignal og klokkesignal.

### **3.10 Vejr- og belysningsforhold:**

På uheldstidspunktet var der i henhold til anmeldelsesrapporten tørt, ingen nedbør og en sigtbarhed på mere end 100 m.

### **3.11 Udsyns- og oversigtsforhold:**

I personbilens kørselsretning var der på uheldsstedet placeret en væsentlig oversigtshindring mod venstre, hvorfra toget kom. Oversigtshindringen var et bredt skab placeret i det sydvestlige hjørne af krydset mellem jernbaneoverkørslen og [vej]. Oversigtshindringen ses på foto 6 og foto 7 i bilag 1. Skabet målte ca. 2,5 m x 2,87 m x 1,7 m (H x B x O). Pga. skabets placering og størrelse var der først overblik over jernbanen mod venstre, hvorfra toget kom, ca. 2,3 m efter stoplinjen (i personbilens kørselsretning).

Det vurderes, at oversigtshindringen (bredt skab) var forholdsvis nyetableret.

Det vurderes, at der fra toget var gode oversigtsforhold frem mod jernbaneoverkørslen.

Togførers udsyn var muligvis forstyrret af solen.

### **3.12 Personbilsførers erkendelse af toget:**

Baseret på udlæsningen af personbilens airbag-modul erkendte personbilsføreren sandsynligvis togets tilstedeværelse, da der var skiftende pedalbetjening frem mod kollisionspunktet. Således blev både personbilens bremsepedal og speederpedal anvendt i sekunderne før kollisionen. Se figur 5 i bilag 3.

...

## 4. Årsagsanalyse

### 4.1 Betydning af fejl og mangler på vejanlægget:

Der blev ikke konstateret fejl eller mangler på vejanlægget. Det vurderes at bomme ved jernbaneoverkørslen kunne have forhindret færdselsuheldet.

### 4.2 Betydning af udsyns- og oversigtsforhold:

Den væsentlige oversigtshindring, som beskrevet i afsnit 3.11, havde indflydelse på, hvornår personbilsføreren havde mulighed for at erkende toget. Såfremt der ikke havde været en oversigtshindring vurderes det, at personbilsføreren kunne have erkendt togets tilstedeværelse tidligere.

### 4.3 Betydning af fejl eller mangler på personbilen:

Der blev ikke konstateret fejl eller mangler på personbilen, som kunne antages at have være til stede forud for kollisionen.

### 4.4 Betydning af køretøjernes hastighed:

Personbilens hastighed var af begrænset betydning for færdselsuheldets omfang idet toget helt overvejende bidrog med energien til kollisionen.

Både højere og lavere hastigheder kunne have medført, at personbilen og toget ikke kolliderede som de gjorde. Personbilens hastighed frem mod jernbaneoverkørslen var fem sekunder før kollisionen ca. 39 km/h og var faldende frem mod kollisionen.

I tiden ca. et sekund før kollisionen til kollisionen skete kørte personbilen ca. 13 km/h. Ved denne hastighed vurderes det, at personbilen ville kunne standse på under 1 meter.

### 4.5 Betydning af parternes indbyrdes erkendelse:

Udlæsningen af personbilens airbag-modul (bilag 3) indikerede, at personbilsføreren erkendte toget og dernæst var vægelsindet mht. at bremse eller accelerere. Personbilsføreren slap bremsepedalen ca. to sekunder før kollisionen. De følgende to sekunder flyttede personbilen sig ca. syv meter. Såfremt personbilsføreren havde foretaget en katastrofeopbremsning på dette tidspunkt, vurderes det, at personbilen var standset umiddelbart før jernbaneoverkørslen.

Som vist på Figur 1 foretog personbilsføreren i første omgang en blid opbremsning (-5,0 s til -3,5 s), hvorefter opbremsningen blev kraftigere (-3,5 s til -2,5 s) indtil bremsepedalen blev sluppet (-2,5 s).

...

Bilag 5: Solposition på uheldstidspunkt

Da færdselsuheldet skete den 29-06—2020 ca. kl. 0906 stod solen som vist på foto 1.

...

- På uheldstidspunktet stod solen som vist på figuren. Den skinnede således mod vesnord vest.
- Personbilen blev således ramt fra højre af solen, hvilket betød at personbilsførerens udsyn fremad og mod venstre ikke var forstyrret af solen.
- Toget fik solen ind i førerkabinen forfra fra højre, dvs. omtrent i samme retning som personbilen kom kørende fra. Det kan således ikke udelukkes, at solen forstyrrede udsynet fra toget".

Af Havarikommissionens rapport af 29/6 2021 fremgår bl.a.:

"Havarikommissionens undersøgelser viste, at overkørselsanlæggets signaler mod bane fungerede med signal 'overkørslen sikret' (hvidt blinklys) i overkørselssignal K5, og at vejsignalerne havde vist blinkende rødt lys mod vej i minimum 37 sekunder før togets passage af overkørslen.

...

I overkørslen krydses banen af den næsten syd- nordgående [vej], hvor den tilladte hastighed for bilister var 40 km/t.

Overkørslen var udstyret med advarselssignalanlæg, der med klokkringning og blinkende røde lys i hele advarselsforløbet, styres af et relæbaseret anlæg etableret i 1961.

Der var i alt 4 vej signaler, to på hver side af overkørslen.

Anlægget er designet til at blive aktiveret af tog der nærmer sig overkørslen så tidligt, at overkørselssignalet mod tog kan vise 'Overkørslen sikret', på betingelse af, at alle vej signaler blinker rødt og klokkringning er intakt, inden toget passerer SR mærke 11.5 'Automatisk sikret overkørsel følger'.

Overkørslen var ikke udstyret med en log til registrering af overkørselens tilstand.

I køreretning fra ... var SR mærke 11.5 placeret 250 meter før overkørselssignal K5, der var placeret i en afstand på 700 meter til overkørslen. Frem mod overkørslen var der to uordenssignaler; det første K4 var placeret ca. 200 meter før overkørslen, og det andet K3 umiddelbart før overkørslen i en afstand på 4,5 meter.

...

## **2.4 Ydre forhold**

### **2.4.1 Vejrlig**

Let overskyet, solskin med retning mod vest — nordvest, og med god sigt. Føret var tørt.

## **3 UNDERSØGELSER**

### **3.1 Interview af involverede**

Lokomotivføreren har forklaret, at han kørte næsten med strækningshastighed (100 km/t) fra [by] retning [by], på vej mod overkørsel ... havde han set, at overkørselssignalet havde vist 'overkørsel sikret', og at uordenssignalerne havde været slukket. Han havde taget togets traktion fra for at forberede sig på, at få toget ned på 75 km/t, som var den tilladte hastighed lidt længere fremme på strækningen.

I en afstand på ca. 20 —30 meter inden overkørslen kom en [farve] bil trillende frem og henover overkørslen fra højre side. Lokomotivføreren bemærkede lige inden kollisionen, at bilens fører havde et fast blik rettet mod toget. Han havde ikke bemærket om bilen havde holdt stille på noget tidspunkt. Han nåede ikke at aktivere farebremsning før efter kollisionen indtraf.

Bilen forsvandt derefter ud af lokomotivførerens synsfelt. Efter stilstand alarmerede han fjernstyrescentralen, og løb tilbage til uheldsstedet for at yde førstehjælp.

### **3.2 Udsagn fra vidner**

Kundeservicemedarbejder har forklaret, at hun stod ude i førerrummet hos lokomotivføreren da ulykken skete - kort før overkørslen bemærkede hun, at der kom en bil kørende fra højre side og ind i overkørslen foran dem. Hun var straks klar over, at toget ville ramme bilen. Hun blev i toget for at tilse passagerne.

Billist der holdt ved overkørslen, har forklaret, at hun kørte ad [vej] i sydlig retning. Hun var standset foran jernbaneoverkørslen, idet hun havde set, at der var rødt blink i overkørslens vej signaler.

Hun havde holdt stille i 15-30 sekunder, da hun så, at der fra den modsatte side kom [farve] bil kørende meget stille frem mod overkørslen. Hun tænkte, at hvis bilen fortsatte ville den blive påkørt af toget. Øjeblikket efter var bilen kørt ud i overkørslen, hvor toget ramte bilens førerside. Toget kom kørende fra hendes højre side. Hun ringede herefter 112. Hun skønnede, at bilen havde kørt med omkring 5 km/t og havde ikke bemærket, om bilen havde holdt stille inden overkørslen.

...

### 3.4.2 Bilen

Ud fra bilinspektørens beskrivelser af udlæst data fra bilen, ses bilen fem sekunder før overkørslen, at havde kørt med en hastighed på ca. 39 km/t, hvorefter hastigheden faldt mod kollisionen, som skete da bilen kørte ca. 13 km/t. Bilen er registreret kørt ca. 7 meter i de to sekunder før kollisionen.

Der ses af bilinspektørens rapport ikke påvist fejl ved bilen af betydning for ulykkesforløbet.

### 3.5 Infrastrukturforhold

#### 3.5.1 Vejforløb, overkørsel og overkørselsanlæg

[Vej] krydser jernbanen stort set syd nord (...). I bilens køreretning ses færdselstavle C55 med max tilladt 40 km/t opsat 190 meter før overkørslen. Vejen var med asfaltbelægning med en slidt men synlig vejafmærkning frem til ca. 10 meter før overkørslen, hvor stoplinje S 13 var på markeret i højre vognbane.

...

Vejen slår et S-sving ca. 120 meter før overkørslen, hvoraf de sidste ca. 30 meter løber vinkelret op over jernbanen.

Færdselstavle A72 'overkørsel uden bomme' stod til højre for kørebanen ca. 64 meter før overkørslen.

...

Høj bevoksning på begge sider af [vej] og jernbane medførte, at tog først vil blive synlige for biler omkring stoplinjerne. På den sydlige side af overkørslen har Banedanmark opsat en hytte (relateret til det kommende nye signalsystem). [bilag 8.2.2.]

#### 3.5.2 Undersøgelse af overkørselsanlægget

Efter ulykken foretog Banedanmark, i overværelse af Politi og Banedanmarks undersøgelsesvagt, funktionsafprøvning af overkørslen, hvor denne blev manuelt tændt efter en gennemgang af overkørselsanlægget, jf. Banedanmarks 'Uheldsformular for overkørselsanlæg'.

Overkørselsanlæggets øvrige test blev ved afprøvningen fundet i orden, herunder anlæggets blinker, lampestrømme, retningsindstilling af lanterner samt funktion af tændesteder og slukkesløjfer.

Det blev konstateret, at klokkerne virkede og visuelt konstateret, at de røde, blinkende lanterner i alle fire vej signaler, kunne ses klart og tydeligt.

Ved gennemgang af anlægget blev der ikke fundet forhold, der havde betydning for den grundlæggende sikkerhedsmæssige funktion af anlægget.

...

### 3.5.3 Overkørsel ... TIB-strækning ...

Ifølge oplysninger fra Banedanmark blev overkørsel ... screenet/risikovurderet d. 08-05-2018 og igen d. 08-03-2019 i forbindelse med forberedelserne til udrulning af nyt signalsystem.

Banedanmark har oplyst, at det blev vurderet, at overkørslen skulle opgraderes med bomme, men ud fra det samlede risikobillede blev der ikke fundet indikationer på, at det skulle forceres.

Udrulningen af nyt signalsystem blev efterfølgende udskudt til 2022, hvorved det gamle overkørselsanlæg har stået der længere end Banedanmark dengang påregnede.

...

## 3.6 Trafiksikkerhedsforhold

### 3.6.1 Overkørsels funktion

Overkørsels funktion for tog, der kom fra [by] mod [by]:

Tændestedet, der lod tog på vej mod overkørslen aktivere overkørselsanlægget, var placeret 1050 meter fra overkørslen i km 33,1. Ved 100 km/t aktiveredes overkørselsanlægget — blinkende rødt lys i vejsignalerne samt klokkringning fra de respektive højre vejsignaler — ca. 37 sekunder før togets forende ville nå overkørslen. Kravet i SODB Anlægsbestemmelser for overkørsler (Banedanmark) er aktivering mindst 22 sekunder før togets første aksel når overkørslen.

Der var opsat SR Mærke 11.5 'Automatisk sikret overkørsel følger' ('pilmærke'), 950 meter fra overkørslen, og efterfølgende overkørselssignal K5 700 m fra overkørslen. Uordenssignal K4 var placeret 200 meter før overkørslen, og var dubleret af signal K3 4,5 meter fra overkørslen.

Når overkørselsanlægget var aktiveret, vistest det med blinkende hvidt lys, signal 'Overkørslen sikret' - i overkørselssignal K5 til lokomotivføreren. Dette ville kun være muligt, såfremt alle fire vejsignaler blinkede rødt. De tilhørende uordenssignal K4 og K3 vil være slukkede 'Overkørsel betinget sikret'.

Overkørselsanlægget var opbygget således, at for at få hvidt blink i overkørselssignalet skulle alle fire vejsignaler være tændt. Hvis blot et vejsignal ikke var tændt, ville det brandgule lys i overkørselssignalet forblive tændt, og det hvide blinklys udeblive, ligesom de to uordenssignalers (K4 og K3) brandgule lamper ville forblive tændte og signalere 'Overkørsel ikke sikret'. Blinket i vejsignaler og overkørselssignaler blev styret af samme blinkgenerator således, at det røde og hvide blink var i modfase.

Den elektromekaniske blinkgenerator var udformet sådan, at ved f.eks. manglende spænding til enheden ville tyngdekraften få den til at stoppe i den stilling, hvor det røde lys i vejsignalerne var tændt og det hvide lys i overkørselssignalet slukket. Dermed ville overkørselsanlægget ikke kunne vise signal 'overkørslen sikret' mod tog.

Såfremt en eller flere af lanterne svigtede, ville overkørselssignalet og de to uordenssignaler skifte til at vise 'Overkørslen ikke sikret'. Da klokkerne var en mekanisk konstruktion, var det ikke muligt at overvåge om de virkede. Der var derfor to enheder opsat på de vejsignaler til højre for vejbanen, der hver især kunne høres på begge sider af sporet. Klokkernes korrekte funktion inspiceres tre gange årligt.

Lokomotivføreren skulle kunne iagttage blinkende hvidt lys i overkørselssignalet fra pilmærkets plads 950 meter før overkørslen.

...

### 3.7 Tidligere hændelser af lignende art

D. ...-2004 påkørte et regionaltog en varebil i samme overkørsel. Ifølge Banedanmarks rapport af d. ...-2004 kom bilisten kørende fra samme side som ved denne ulykke og havde dengang oplyst, at han for sent havde opdaget advarselslysene i vejsignalerne.

Det fremgår bl.a. af rapporten, at der ved uhedsundersøgelsen d. 28-09-2004 ikke blev fundet fejl ved overkørselsanlægget, og at Banedanmark anså det for sandsynligt, at overkørselsanlægget havde fungeret korrekt.

I rapportens tiltag fremgår det 'Overkørsel ... har inden for de sidste år været indstillet til halvbomsupplering. Nu er den prioriteret og planlagt til at blive forsynet med halvbomme i 2005'.

Banedanmark har i forbindelse med høring oplyst, at arkivmateriale viser, at den planlagte halvbomsupplering blev prioriteret ud i 2006 i forbindelse med en omprioritering af den bevillingsmæssige ramme til nedlæggelse eller sikkerhedsmæssig opgradering af overkørsler.

Banedanmark har derudover til undersøgelsen oplyst, at de siden 2003 har registreret 10 tilfælde af nærvæd hændelser, hvor bilister har passeret overkørsel ... mens anlægget havde været i gang kort før togs passage. Den seneste var registreret d. 20-05-2021.

### Ny hændelse

Havarikommissionen blev d. ... 2022 gjort opmærksom på, at kl. 06.44 den pågældende morgen var et tog meget tæt på at påkøre en bil, som var kørt ud i overkørslen kort før togets ankomst. Bilen kørte langsomt ud i overkørslen, stoppede og bakkede væk inden toget passerede overkørslen. Banedanmark foretog på baggrund af hændelsen en undersøgelse af overkørselsanlægget, og der blev i den forbindelse ikke fundet fejl på anlægget eller andet som skulle have indikeret, at anlægget ikke havde virket efter hensigten.

## 4 ANALYSE

Sikkerhed for passage af overkørslen for såvel vejtrafikanter som tog var baseret på

- overkørselsanlæggets sikre funktion, dvs. tænding — i tide — af overkørselsanlægget af tog på vej mod overkørslen, og dermed aktivering af klokker og de rødt blinkende lanterner til advarsel af vejtrafikanter
- lokomotivførerens korrekte iagttagelse, opfattelse og reaktion på overkørselssignalerne (især såfremt de viste overkørslen ikke sikret)
- vejtrafikanternes korrekte iagttagelse, opfattelse og reaktion på advarselssignalerne (de vejvendte signaler) lyd og blinkende røde lys, dvs. standsning før overkørslen ved stoplinjen.

Sikring af overkørsel ... med advarselssignalanlæg blev etableret i 1961, og var i overensstemmelse

med kravene for denne type overkørsel. Overensstemmelse med kravene fra 1961 er i kraft af Bekendtgørelse nr. 115 af 31.01.2014 — Bekendtgørelse om sikkerhedsforanstaltninger ved jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, stadig gældende.

Eftersom overkørselssignal K5 viste signal 'overkørsel sikret', måtte toget passere overkørslen med den på stedet gældende strækningshastighed, 100 km/t.

Idet

- afprøvning af overkørselsanlægget efter ulykken viste, at overkørselsanlægget virkede som det skulle, herunder, at klokkerne og de røde blinklys virkede
- begge de aktuelle vejsignaler sås tydeligt fra sidste sving inden overkørslen. Det højre vej signal var synlig fra færdselstavle A72 'Overkørsel uden bomme'
- den efterfølgende undersøgelse af overkørselsanlægget viste, at 'der ved gennemgang af anlægget ikke blev fundet forhold, der har betydning for den grundlæggende sikkerhedsmæssige funktion af anlægget'
- vidneudsagn har bekræftet, at det røde lys i vejsignalerne i den modsatte køreretning på [vej] har været virksomme på ulykkestidspunktet
- lokomotivførers udsagn om, at overkørsels signal har vist 'overkørsel sikret'
- den tekniske udformning af overkørselsanlægget og overholdes af de sikringstekniske 'fail safe' principper ved signalgivning 'overkørslen sikret' (hvidt blink) mod tog indebærer, at det ikke anses for muligt, at overkørselsanlægget har vist hvidt blink mod tog uden, at der - i modfase - har været rødt blink i alle fire vej signaler vurderes, at overkørselsanlægget på ulykkestidspunktet har vist blinkende røde lys mod vejtrafikanterne.

Ifølge de foreliggende oplysninger, var bilisten lokalkendt i området.

Ved kørsel ad [vej] i nordlig retning vil bilen have passeret færdselstavle C55 (max 40 km/t) ca. 190 meter før overkørslen. Vejen slog efterfølgende et S-sving, og færdselstavle A72 'overkørsel uden bomme' passeres ca. 64 meter før overkørslen. Under kørslen, de sidste ca. 30 meter, hvor vejen fortsatte vinkelret og stigende op over jernbanen, kunne begge vejsignaler iagttages. Da overkørslen tændtes 37 sekunder før toget ville nå overkørslen, har vejsignalerne på dette tidspunkt blinket rødt.

Ca. 10 meter før overkørslen var stoplinje S 13 markeret i højre vognbane.

Ud fra bilinspektørens beskrivelser af udlæst data fra bilen, ses bilen fem sekunder før overkørslen, at havde kørt med en hastighed på ca. 39 km/t, hvorefter bilen blev nedbremsset til ca. 15 km/t. Bilen registrerede at have været kørt ca. 7 meter i de to sekunder før kollisionen.

Vejret herunder sollys/modlys vurderes ikke at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed.

Det har ikke været muligt at fastslå, hvorvidt bilens fører kan have været i tvivl om overkørsels status, ligesom der heller ikke kan fastslås, hvorfor bilen ikke blev bragt til standsning ved stoplinjen før overkørslen.

...

## 5 Konklusion

...

Havarikommissionen vurderer, at årsagen til ulykken var, at bilen ikke standsede inden overkørslen."

Af politiets anmeldelsesrapport fra ulykkesdagen fremgår bl.a.:

"Anmelderen ... forklarede kort, at hun holdt for rødt blink og lyd fra togsignalerne på den nordlig side af jernbanen. Anmelderen så part 1 kørte meget stille over jernbanen.

...

[Togføreren] forklarede kort, at han kørte i toget på strækningen fra vest mod øst med en

hastighed på ca. 100 km/t. [Togføreren] forklarede, at der kørte en bil over skinnerne, og føreren havde blikket mod [togføreren]. [Togføreren] bemærkede ikke, at bilen bremsede.

...

Vidne ... forklarede kort, at hun stod i førerkabinen med togføreren. [Vidnet] kunne se, at en bil kørte lige så stille ud på skinnerne, hvorfor [vidnet] tog hænderne op for øjnene og så ikke mere.

...

Der er et jernbanespor. Der er to kørebaner til for trafikanter - en i hver kørselsretning. Kørebanerne er i begge retninger udstyret med en stoplinje, samt to togsignaler på hver side af vejen på hver side af jernbanen. Togsignalet hedder jf. vejafmærkningsbekendtgørelsen 'rødt blinksignal ved jernbaneoverkørsel' nr. 272,2. Oven over denne tavle var en tavle kaldt 'krydsmærke for enkeltsporet jernbaneoverkørsel' nr. A74,1 jf. vejafmærkningsbekendtgørelsen. De blinker med rødt blink og giver lyd. Der er ca. 5 m fra stoplinjen til jernbanen.

...

Pa. ... afhørte af dødes egen læge, der ikke udtalte noget af interesse for sagen."

Af politiets afhøring af togføreren på ulykkesdagen fremgår bl.a.:

"Afhørte bemærkede at der ca. 20 - 30 meter inden overskæringen kom en [farve og bilmærke] bil trillende frem over overskæringen. Bilen trillede frem og føreren ...kiggede op på afhørte.

Kvinden blev ved med at kigge på afhørte.

Afhørte mente, at kvinden tog det skræmmende stille og roligt, idet hun fortsatte med at kigge imod toget.

...

Afhørte bemærkede, at bilen ikke blev bremsset.

Afhørte kunne ikke nå at bremse toget inden afhørte påkørte bilen."

Af politiets afhøring af billetkontrolløren på ulykkesdagen fremgår bl.a.:

"Afhørte forklarede, at hun var på arbejde som billetkontrollør i toget på gerningstidspunktet. På gerningstidspunktet, stod afhørte i førerkabinen sammen med togføreren.

...

Da tog ankom til gerningsstedet bemærkede afhørte en bil, der kørte frem i jernbaneoverskæringen fra togets højre. Bilen kørte i nordlig retning.

Da afhørte straks var klar over, at der ville ske en kollision. nåede afhørte at bukke hovedet og holde en hånd for ansigtet. Afhørte hørte togføreren sig noget i stil med: 'Åh nej', hvorefter afhørte hørte et brag.

Afhørte så først bilen umiddelbart inden kollisionen.

Afhørte så ikke mere."

Af politiets afhøring af et vidne på ulykkesdagen fremgår bl.a.:

# Ankenævnet for Forsikring

27.

98994

"Afhørte forklarede, at hun kørte ad [vej] i sydlig retning og var på vej til et møde på sit arbejde. Hun holdt stille ved jernbaneoverskæringen i ca. 15-30 sekunder, idet signalerne lød, og der var advarselsblink ved overskæringen.

Afhørte forklarede, at der kom en modkørende [farve] bil, som kørte meget stille frem mod overskæringen med ca. 5 km/t. Afhørte så ikke at bilen holdt stille på noget tidspunkt. Afhørte tænkte, at hvis bilen fortsatte ville den blive påkørt af toget.

Afhørte så ikke, om der var andre personer i bilen end føreren. Da bilen var oppe på jernbaneoverskæringen blev den påkørt ved førersiden af et tog, som kørte fra vest mod øst."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"21. Hvad dækker kaskoforsikringen ikke:

...

Skade forvoldt med fortsæt eller ved grov uagtsomhed jf. Forsikringsaftalelovens § 18."

Nævnet har fået forelagt video af biler, der passerer jernbaneoverskæringen og artiklerne "what is the fight, flight, or freeze response?", "Fear and the Defense Cascade: Clinical Implications and Management", og "Tæt på endnu en ulykke ved [ulykkesstedet]: Bilist var tæt på at blive ramt af tog".

## **Nævnet udtaler:**

Klagerens ægtefælle døde, da hun i 2021 kl. 09.07 i bil kørte frem for rødt advarselssignal og krydsede en jernbaneoverskæring, hvor hun blev ramt af et tog. Der er tale om en jernbaneoverskæring uden bomme, men med en stoplinje ca. 5 meter fra jernbanen. Umiddelbart før togskinnerne er der et skilt med krydsmærke (enkeltsporet jernbaneoverkørsel) over et rødt blinksignal kombineret med et klokkesignal. Ca. 70 m. før jernbaneoverskæringen er der en advarselstavle (Jernbaneoverkørsel uden bomme). Klageren kræver dækning for skaderne på bilen. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at ægtefællen har fremkaldt forsikringsbegivenheden med fortsæt eller ved grov uagtsomhed.

Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, at ægtefællen vidste, at hvis hun kørte over jernbanen, ville der være stor risiko for påkørsel, og at hun derfor ville tage "chancen". Klageren

har anført, at der er flere formildende omstændigheder. Bilens data viser, at ægtefællen udviste forsigtighed. Hun bremsede ned og kørte forsigtig frem, hvilket viser, at hun har forsøgt at orientere sig og var opmærksom på vejen. Hun kørte mellem 10-16 km/t., hvor fartgrænsen var 40 km/t. Stoplinjen er placeret, hvor udsynet er for ringe til, at man kan orientere sig. Frem til uheldsstedet er placeret en væsentlig oversigtshindring. Der er først 2,3 meter efter stoplinjen overblik over jernbanen i den retning, toget kom fra. Klageren har anført, at der alene er ét rødt lys, hvorfor der er risiko for, at man ikke kan se, om der er lys i signalet, uden at man har villet køre frem for rødt. Når der alene er ét lys, vil man kunne komme til at køre frem for rødt lys, fordi solen/lyset står på en måde, hvor det ikke er muligt at konstatere, at der er lys i signalet. Klageren har fremlagt video af andre biler, som passerer jernbaneoverskæringen. Klageren har anført, at bilerne passerer stoplinjen og først bremser ned helt henne ved togskinnerne. Bilerne på strækningen har et så dårligt udsyn, at folk naturligt kører frem til togskinnerne, før de reelt kan orientere sig. Klageren har anført, at der siden 2003 har været 10 tilfælde af "nærved hændelser". I efteråret 2022 blev der opsat bomme. Klageren har anført, at ægtefællen ikke var selvmordstruet. Hun efterlod intet selvmodsbrev og har på intet tidspunkt udvist en adfærd, som peger imod selvmordstanker. Hun led ikke af psykiske lidelser og havde ikke noget misbrug. Der er intet nævnt om psykisk sygdom i lægeakterne. Der er tale om et uheld, hvor ægtefællen i sekunderne op til uheldet har udvist uagtsomhed, og hvor ægtefællen – da hun indser faren for kollision – går i panik, hvilket forklarer de forskellige pedalskift, og at ægtefællen kiggede på togføreren.

Selskabet har anført, at ifølge Havarikommissionens rapport virkede advarselsklokkerne på kollisionstidspunktet, og at de røde og blinkende lys kunne ses klart og tydeligt. Selskabet har anført, at vejret og sollys/modlys ifølge Havarikommissionen ikke har haft indflydelse på vejsignallernes synlighed. Ifølge politirapporten var ægtefællens udsyn ikke forstyrret af solen. Øvrige bilister på skadesstedet havde konstateret, at der var et tog på vej, hvorfor de afventede togets forbikørsel. Selvom der er en oversigtshindring, så kan ægtefællen ikke have været i tvivl om, at et tog var på vej. Selskabet stiller spørgsmålstejn ved, om forsikringsbegivenheden er forsætligt

fremkaldt, idet ægtefællen ikke bremsede for toget, og at ægtefællen fastholdt togførerens blik og tog det "skræmmende stille og roligt".

Af politiets afhøring af togføreren fremgår det, at "Afhørte bemærkede at der ca. 20-30 meter inden overskæringen kom en [klagerens bil] bil trillende frem over overskæringen. Bilen trillede frem og føreren ... kiggede op på afhørte. Kvinden blev ved med at kigge på afhørte ... Afhørte bemærkede, at bilen ikke blev bremset".

Af politiets afhøring af et vidne, som holdt tilbage for rødt lys på jernbaneoverskæringens modsatte side, fremgår det, at "Hun holdt stille ved jernbaneoverskæringen i ca. 15-30 sekunder, idet signalerne lød, og der var advarselsblink ved overskæringen. Afhørte forklarede, at der kom [ægtefællens bil], som kørte meget stille frem mod overskæringen med ca. 5 km/t. Afhørte så ikke at bilen holdt stille på noget tidspunkt. Afhørte tænkte, at hvis bilen fortsatte ville den blive påkørt af toget ... Da bilen var oppe på jernbaneoverskæringen blev den påkørt ved førersiden".

Af bilinspektørerklæring fremgår det, at "I personbilens kørselsretning var der på uheldsstedet placeret en væsentlig oversigtshindring mod venstre, hvorfra toget kom. Oversigtshindringen var et bredt skab placeret i det sydvestlige hjørne af krydset mellem jernbaneoverkørslen og [vej] ... Pga. skabets placering og størrelse var der først overblik over jernbanen mod venstre, hvorfra toget kom, ca. 2,3 m efter stoplinjen (i personbilens kørselsretning) ... Personbilens hastighed frem mod jernbaneoverkørslen var fem sekunder før kollisionen ca. 39 km/h og var fallende frem mod kollisionen. I tiden ca. et sekund før kollisionen til kollisionen skete kørte personbilen ca. 13 km/h. Ved denne hastighed vurderes det, at personbilen ville kunne standse på under 1 meter ... Udlæsningen af personbilens airbag-modul (bilag 3) indikerede, at personbilsføreren erkendte toget og dernæst var vægelsindet mht. at bremse eller accelerere. Personbilsføreren slap bremsepedalen ca. to sekunder før kollisionen. De følgende to sekunder flyttede personbilen sig ca. syv meter. Såfremt personbilsføreren havde foretaget en katastrofeopbremsning på dette tidspunkt, vurderes det, at personbilen var standset umiddelbart før jern-

baneoverkørslen ... Personbilen blev ... ramt fra højre af solen, hvilket betød at personbilsførers udsyn fremad og mod venstre ikke var forstyrret af solen".

Af Havarikommissionens rapport fremgår det, at "overkørselsanlægget virkede som det skulle, herunder, at klokkerne og de røde blinklys virkede ... Vidneudsagn har bekræftet, at det røde lys i vejsignalerne i den modsatte køreretning på [vej] har været virksomme ... Da overkørslen tændtes 37 sekunder før toget ville nå overkørslen, har vejsignalerne på dette tidspunkt blinket rødt ... Vejret herunder sollys/modlys vurderes ikke at have haft indflydelse på vejsignalernes synlighed. Det har ikke været muligt at fastslå, hvorvidt bilens fører kan have været i tvivl om overkørselens status, ligesom der heller ikke kan fastslås, hvorfor bilen ikke blev bragt til standsning ved stoplinjen før overkørslen".

Af forsikringsbetingelses punkt 21 fremgår det, at forsikringen ikke dækker skade forvoldt med fortsæt eller ved grov uagtsomhed.

Efter en gennemgang af sagen – herunder billeder af jernbaneoverskæringen og skabet – finder nævnet, at ægtefællens adfærd har indebåret en så indlysende fare for tingsskade, at den må karakteriseres som groft uagtsom i forsikringsaftalelovens forstand. Nævnet finder, at der ikke foreligger oplysninger om sådanne formildende omstændigheder, at der er grundlag for nå til et andet resultat. Da selskabet har forbeholdt sig fuldstændig ansvarsfrihed ved grov uagtsomhed, kan nævnet ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det ved signal med blinkende lys og klokke blev tilkendegivet, at ægtefællen skulle standse, men at ægtefællen kørte frem med lav hastighed og ud på togsinnerne.

Nævnet har også lagt vægt på, at sollys ifølge politiets bilinspektør og Havarikommissionen ikke har haft indflydelse på vejsignalernes synlighed - herunder at ægtefællens udsyn fremad og mod venstre ikke var forstyrret af solen.

# Ankenævnet for Forsikring

31.

98994

Nævnet har videre lagt vægt på, at en anden bil holdt tilbage for rødt lys på jernbaneoverskæringens modsatte side, hvilket burde have skærpet ægtefællens opmærksomhed.

Nævnet har i øvrigt lagt vægt på, at der ikke fra vidner eller i øvrigt er oplysninger om forhold, som giver nævnet grundlag for at antage, at ægtefællen var bragt i en situation, hvor hun ikke kunne forventes at have sin opmærksomhed rettet mod lys- og lydsignalet samt mod det tog, der var på vej mod hende. Der er ikke oplysninger om fejl ved bilen, som kan forklare hændelsen.

Det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings