



Havarikommisjonen
Accident Investigation Board Denmark

Statement 2023-118



Stenstrup – Svendborg, overkørsel 89, personpåkørsel d. 06-02-2023.

FORORD

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

I overensstemmelse med jernbaneloven afspejler dette statement 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 dette statement 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.

GENERELT

Sagsnummer: 2023-118
Dato: 06-02-2023
Tidspunkt: 12:17
Sted: Stenstrup-Svendborg
Uheldstype: Alvorlig ulykke
Uheldskategori: Overkørsel
Kørselskategori: Togkørsel
Infrastrukturforvalter: Banedanmark
Jernbanevirksomheder: Arriva

PersonskadeOmkomneAlvorligt kvæstedeLettere kvæstede

Passagerer:

Personale:

Personer i overkørsel: 1

Uautoriseret:

Andre:

Underretning

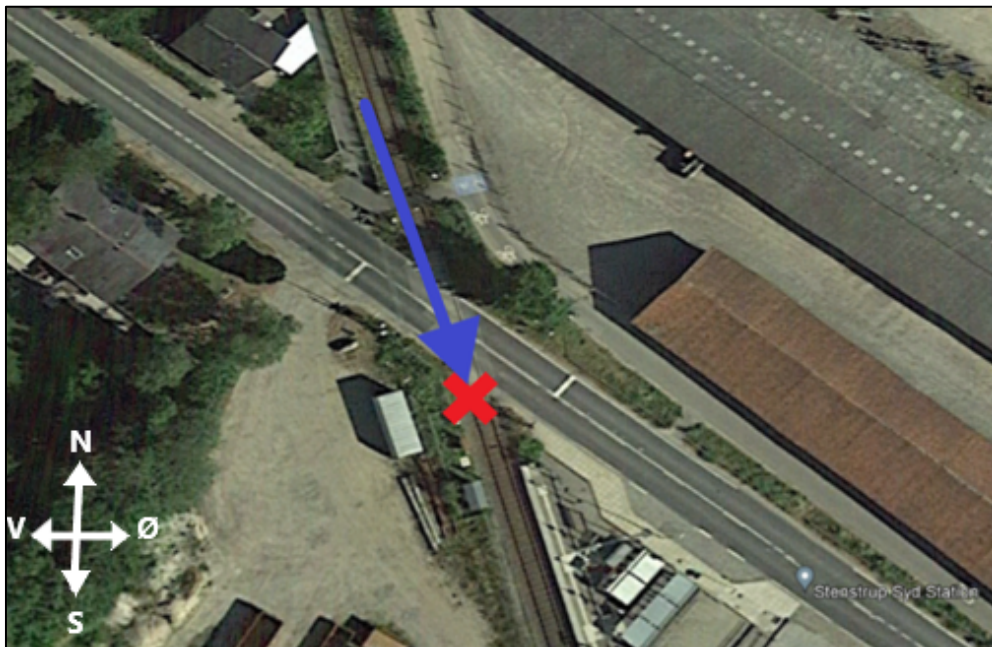
Havarikommissionen fik d. 06-02-2023 kl. 12:36 meddelelse fra Banedanmark om, at et regionaltog havde påkørt en person i overkørsel 89 ved Stenstrup Syd.

BESKRIVELSE

Regionaltog (RE) 2837 til Svendborg påkørte en person i overkørsel 89. Personen omkom som følge af påkørslen.

Overkørslen var beliggende på Banedanmarks enkeltsporede strækning mellem Odense og Svendborg (TIB 21) i banens kilometrering km 36,9, hvor jernbanen krydses af Assensvej umiddelbart nord for perronen Stenstrup Syd. Strækningshastigheden var op til 120 km/t.

Adgang til perronen sker fra Assensvej ca. 20 meter øst for overkørslen.



Figur 1: Oversigtskort der med blå pil viser toget køreretning og rødt kryds påkørselsstedet. Kilde: Google Earth.

Overkørslen var udstyret med halvbomanlæg, der advarer med klokker, vejsignaler og bomme over højre kørebanelhalvdel. Derudover var den suppleret med stibomme over gang/cykelsti, der lå ved siden af kørebanen (nord for kørebanen).

Der var i alt seks vejsignaler, fire bomme og to klokker. Anlægget aktiveres af tog, der nærmer sig overkørslen så tidligt, at overkørslen kan være sikret (alle vejsignaler blinker rødt, bomme sænket), og overkørselssignalet dermed kan vise ”overkørslen sikret” mod tog, senest når toget passerer SR mærke 11.5 ”Automatisk sikret overkørsel følger”.

I køreretning fra Stenstrup var SR mærke 11.5 placeret 1050 meter før overkørsel 89 og 450 meter før det tilhørende overkørselssignal ”K1”.

Anlæggets funktion kunne overvåges fra Banedanmarks fjernstyringscentral i Fredericia.

Lokomotivføreren oplyste, at toget efter krydsning (RE 2836) var kørt rettidigt ud af Stenstrup mod Svendborg. Toget var gennemkørende i Stenstrup Syd, men da det var meget tåget i området, havde lokomotivføreren valgt at nedsætte hastigheden.

Lokomotivføreren vurderede, at toget kørte 60-80 km/t da påkørsel skete.

Inden passage af overkørslen havde lokomotivføreren konstateret, at overkørselssignalet til overkørsel 89 havde vist ”hvidt blik / overkørsel sikret”.

Da toget var cirka 20 meter før overkørslen så lokomotivføreren en mørk skikkelse, der gik ved den højre skinnestreg med ryggen til toget. Lokomotivføreren aktiverede farebremsen og tyfonerede men personen reagerede ikke, og en påkørsel var uundgåelig. Det var lokomotivføreren vurdering, at personen var kommet fra Assensvej og havde retning mod perronen ved Stenstrup Syd.

Vidner har bl.a. til politiet oplyst, at

- påkørte var stået af toget fra Svenborg RE 2836 i Stenstrup Syd ca. fem minutter før påkørslen,
- påkørte gik på den vestlige side af overkørslen, da denne blev aktiveret af tog RE 2837,
- få sekunder før påkørsel gik påkørte først rundt om den nedlukkede bom på den vestlige side af vejbanen og væk fra sporet, for derefter at vende rundt og gå uden om bommen igen, og ind til højre på sporet i retning mod perronen,
- at de hørte toget tyfonerede.



Figur 2: Overkørsel 89 set fra Assensvej i østlig retning. Den blå pil illustrerer togets køreretning og den røde pil påkørtes færden. Kilde: Google Earth.

På den sydlige side af overkørslen er der for gående opsat skiltet ”adgang forbudt” til venstre for sporet for at tydeliggøre, at det ikke er tilladt at skyde genvej fra Assensvej til perron via sporet.



Figur 3: I den røde ring ses der til venstre for sporet mellem overkørsel og perron opsat et ”adgang forbudt” skilt. Kilde: Banedanmark.

Havarilog data fra RE 2837 (litra Desiro 4085) viste, at toget siden igangsætning fra perronen i Stenstrup i alt havde kørt i ca. 1 minut og 10 sekunder samt ca. 1200 meter, inden at farebremsning blev iværksat fra en hastighed på 72 km/t. Toget holdt stille 16 sekunder senere med en bremselængde på ca. 150 meter.

Efter ulykken foretog Banedanmark 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 tændsteder og slukkesløjfer.

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

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

Fra d. 01-09-2017 og frem til ulykken har Banedanmark registreret fem sikkerhedsmæssige hændelser med trafikanter i overkørsel 89:

- D. 04-01-2019 passerede en person overkørslen, mens bomme var nede, og tog var på vej.
- D. 25-04-2020 zig zaggede en billist i mellem bommene, mens et tog holdt ved perronen.
- D. 24-09-2020 påkørte en billist den ene bom.
- D. 27-05-2022 passerede en person overkørslen, mens bomme var nede, og tog var på vej.
- D. 08-09-2022 zig zaggede en billist i mellem bommene, mens et tog var på vej.

Ud fra oplysninger omkring påkørtes bopæl og begrænset kendskab til lokalområdet, er det overvejende sandsynligt, at påkørte ved en fejl stod af toget fra Svendborg ved trinbrættet Stenstrup Syd og ikke som nærmest sin bopæl Stenstrup Station.

Påkørte kunne som følge deraf være søgt tilbage til perronen for at tage næste tog til Stenstrup. Den ringe sigtbarhed (tåge) kunne have været medvirkende til påkørtes beslutning om at gå uden om bommen og ud på banelegemet, selvom overkørslen var aktiveret.

KONKLUSION

På det foreliggende grundlag vurderer Havarikommissionen, at overkørselsanlægget har virket efter hensigten og overkørselssignal K1 viste signal ”overkørsel sikret” til toget.

Havarikommissionen vurderer, at ulykken sandsynligvis skete som følge af påkørte ville skyde genvej til perronen Stenstrup Syd via banelegemet i overkørslen, hvor der ikke var offentlig adgang.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data er Havarikommissionen nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til sikkerhedsanbefalinger af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til jernbanelovens § 83 har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.