



## Redegørelse

### Person påkørt af tog ved overgang, Svebølle spor 1

<b>HCLJ 611-2015-233</b>	<b>Ulykke</b>	Personpåkørsel	Togkørsel
Dato:	02.11.2015	Tidspunkt:	18:10
Sted:	Svebølle	Jernbanevirksomhed:	DSB
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark		
<b>Personskade:</b>	Omkomne	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:	1		

En person blev påkørt af tog i perronovergangen på Svebølle station, da han skulle krydse spor 1 for at komme til perronen ved spor 2. Lokomotivføreren nåede at bremse toget, men det fortsatte 40 meter, inden det holdt stille. Personen, som blev ramt af toget, blev trukket ca. 10 meter og lå i sporet. Da ambulancepersonalet ankom til ulykkesstedet, lå personen fortsat under toget, kvæstet, men ved bevidsthed. Den efterfølgende nat døde personen af sine kvæstelser.

Tog 1556 kom fra Kalundborg mod Københavns Hovedbanegård og kørte med styrvognen forrest. Det var tåget vejr. Lokomotivføreren har oplyst, at da toget nærmede sig Svebølles indkørselssignal, blev han kontaktet af fjernstyringscentralen, der spurgte, om han kunne se, hvad indkørselssignalet viste. Lokomotivføreren havde iagttaget, at signalet viste "kør" med en hastighed på 60 km/t.

På Svebølle station, mens toget var under nedbremsning til normalt standsningssted i spor 1, så lokomotivføreren en person ved togets højre side (i kørselsretningen), der var på vej mod perronovergangen. Lokomotivføreren nåede kort at opfange, at personen virkede afslappet og havde fokus på perronovergangen, men ikke var opmærksom på toget. Manden standsede ikke ved perronovergangen, men trådte et skridt ud og blev ramt og påkørt af toget. Hastigheden ved påkørslen var ca. 40 km/t, skinnerne var lidt glatte, og derfor blev der sandet ved nedbremsningen.

Den blå pil indikerer togets ankomst til Svebølle spor 1.

Den røde pil angiver personens færdsel langs toget og på vej mod at krydse perronovergangen



Ved perronovergangen er der etableret et varslingsanlæg, der advarer passagerer med skiltning ("Pas på"), lys og lyd ("Gå ikke over sporet, der kommer tog").

Da virksomt varslingsanlæg er en betingelse for signal til spor 1, er varslingsanlægget overvåget i signalgivningen. Ved togvejsindstilling aktiveres anlægget automatisk, og det kontrolleres, om anlægget er virksomt (lys i signalerne ved overgangen og lyd fra højttalere). Ved togets passage af indkørselssignalet øges lydstyrken i højttalerne fra den svage lyd ved afprøvning til en hørbar lyd for personer, der vil krydse sporene. Anlægget slukkes automatisk efter togets passage.



Perronovergang fra perron spor 1 til perron spor 2.

Efter ulykken blev varslingsanlægget ved perronovergangen funktionstestet og fundet fejlfrit. Sidste vedligeholdelsesgennemgang blev gennemført den 19. september 2015 uden anmærkninger.

Supplerende har lokomotivføreren oplyst, at der er særligt fokus på, at passagererne kan se, hvor toget holder, når sporene skal krydses. Derfor afvikles krydsningerne således, at det tog der kommer i spor 1 afventer toget der ankommer i spor 2, og toget i spor 2 venter med at køre til, at toget fra spor 1 er afgang.

---

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