



REDEGØRELSE

Person påkørt i overkørsel 30 Sorøvej, Ruds Vedby

Generelt

HCLJ sagsnummer:	619-2014-136
Uheldstype:	Ulykke
Dato:	03.10.2014
Tidspunkt:	12:48
Uheldskategori:	Overkørselsulykke
Infrastrukturforvalter:	Regionstog
Sted:	Overkørsel 30 km 7,8 Ruds Vedby
Jernbanevirksomhed:	Regionstog
Kørselskategori:	Persontog

Underretning

Jernbaneenheden i Havarikommisjonen modtog meddelelse om ulykken 03.10.2014 kl. 13:09 fra Regions-tog.

Personskade

	Omkomne	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Personer i overkørsel:	1		

Beskrivelse

Ved passage af overkørsel 30 - efter igangsætning Ruds Vedby station på vej mod Skellebjerg - påkørte tog 192049 (IC2-togsæt MF 1045) en person i overkørsel 30, Sorøvej (rute 219).

Påkørslen skete cirka 600 meter efter togets igangsætning på Ruds Vedby station. Lokomotivføreren så kort før passage af overkørslen en mand gå mellem bommene og farebremsede toget uden at kunne nå at standse. Toget standsede med bagenden cirka 50 meter efter overkørslen. Manden blev ramt af togsættes højre forreste hjørne og kastet cirka 20 meter fremefter.

Hastigheden ved påkørslen vurderedes af lokomotivføreren til 65-70 km/t (den højest tilladte hastighed på denne del af strækningen er 120 km/t).

Overkørsel 30, der er beliggende på Regionstogs strækning Slagelse-Tølløse, er sikret med et overkørselsanlæg af typen BUES 2000. For hver køreretning er højre vejbane og fortov dækket af halvbomme, der sænkes parallelt med sporet (ca. 45 grader på kørebanen) og venstre fortov dækket af korte stibomme, der sænkes vinkelret på kørebanen/fortovet. Desuden har overkørslen vejsignaler med rødt blink og klokker.



1 Pilen viser personens omtrentlige rute fra Birkevej (til venstre) og mellem bommene. Stibommen ses til venstre lige bag de to personer. (Foto: Regionstog).

Ved den aktuelle stibom, var fortovets asfalt ved selve bomdrevet udvidet, så fodgængere kunne passere uhindret bag om bomdrevet og den sænkede bom.

Ved halvbomanlæg med ekstra stibomme vil venstre kørebane være åben i forhold til sporet. Med de her anvendte vinkler mellem bomme og spor (så bomspidserne ikke peger mod hinanden), synes åbningen mellem halvbom og stibom at blive unødigt stor.

Overkørselsanlæggets log viser, at overkørslen var sikret (blinklys, bomme sænket) før togets passage samt, at klokkerne var indkoblet fra sikring af overkørslen blev indledt, til alle bomme var sænket.

Udsagn fra lokomotivføreren og andre vidner bekræfter, at overkørslen var sikret. Endvidere at manden, uden at se op, roligt passerede mellem stibommen i venstre side og bommen i højre side på kørebanen.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data er Havarikommisionen 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 § 21q har Havarikommisionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.