



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2023-609



Køge, Overkørsel 115, Personpåkørsel d. 09-12-2023

OFFENTLIGGJORT NOVEMBER 2024

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: 2023-609
Dato: 09-12-2023
Tidspunkt: 23:09
Sted: Overkørsel 115, ved Køge Station
Uheldstype: Alvorlig ulykke
Uheldskategori: Overkørsel
Kørselskategori: Togkørsel
Infrastrukturforvalter: Banedanmark
Jernbanevirksomhed: DSB

PersonskadeOmkomneAlvorligt kvæstedeLettere kvæstede

Passagerer:

Personale:

Personer i overkørsel: 1

Uautoriseret:

Andre:

Underretning

Havarikommissionen blev underrettet om ulykken d. 09-12-2023 kl. 23:26 af DSBs undersøgelsesvagt.

Denne kunne meddele, at et regionaltog havde påkørt en person i overkørsel 115 ved Køge Station.

Havarikommissionen besigtigede stedet d. 20-03-2024.

BESKRIVELSE

Tog 2472 fra Næstved mod København H., påkørte en person i overkørsel 115 ved Køge Station. Personen omkom som følge af påkørslen.

Overkørslen var beliggende på Banedanmarks strækning 4, umiddelbart syd for Køge Station.

Strækning 4 og toget var udstyret med togkontrolanlægget ETCS [European Train Control System].

Overkørslen var en automatisk sikret overkørsel med helbomme.



Figur 1. Oversigtsbillede der med blå pil viser togets køreretning og med rødt kryds påkørselsstedet. Orange pil viser påkørtes gangvej. Kilde: Google Earth, Grafik: Havarikommissionen

Data viste, at togets hastighed kort før overkørslen var 54 km/t.

Da toget nærmede sig overkørslen, indikerede visningen i førerrumssignalet [DMI, Driver Machine Interface], at overkørsel 115 var sikret. Denne indikering kunne først gives efter signalsystemet modtog kvittering for, at sikkerhedsforanstaltningerne - klokke, vejsignaler og bomme- ved den pågældende overkørsel, var i den krævede tilstand.

Lige før toget passerede overkørslen, blev lokomotivføreren opmærksom på en person, der var ved at krydse sporene.

Toget blev bremsset med det samme, samtidig med at der blev tyfoneret for at advare personen.

Dette reagerede personen ikke på, og en påkørsel var uundgåelig.



Foto 1. Personens adgangsvej til skinnerne. Billedet er taget umiddelbart efter ulykken.

Kilde: Banedanmark

Lokomotivføreren og vidner på ulykkesstedet har oplyst, at bommene ved overkørslen var nede, og vejsignaler blinkede rødt.

Efter ulykken blev overkørselsanlægget undersøgt og funktionsafprøvet.

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

Afdøde var på ulykkestidspunktet påvirket af alkohol og havde sandsynligvis høretelefoner i ørene.

Det kunne ikke udelukkes, at disse forhold havde indflydelse på ulykken.

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.