



## Personpåkørsel på Vesterport T 24.07.2001

Denne undersøgelsesrapport<sup>1</sup> er baseret på det fra implicerede parter m.v. rekvirerede (modtagne) informationer. Detaljerede oplysninger skal findes i dette materiale.

Efter gennemførelse af de indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data vedrørende nedenstående personpåkørsel, er Jernbanetilsynet nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

### 1 Hændelse og undersøgelser

#### 1.1 Hændelse

Den 24.07.2001 kl. 17.20 påkørte S-tog nr. 30250 under nedbremsning til standsning ved perron på Vesterport T en person, der faldt ind under toget. Den pågældende døde kort efter som følge af kvæstelser pådraget i forbindelse med påkørslen.

#### 1.2 Undersøgelser

Ifølge det foreliggende materiale så lokomotivføreren ca. 50 meter før standsningsmærke en person mellem de gule advarselsskiltninger og perronkanterne – ca. 8 meter foran toget. Han nåede ikke at give nogen advarsel, men mærkede et bump i toget og indledte derefter en farebremsning.

Efterfølgende kunne konstateres, at togets hastighed på dette tidspunkt har været ca. 15 km/t, samt at personen må være ramt af midterste trinbræt.

Oplysninger fra vidner om iagttagelse af den omkomnes færden umiddelbart før påkørslen og oplysninger om helbredsforhold i.ø. giver grund til at antage, at han ikke har været ganske sikker i sin færden.

Det bemærkes at blodprøveanalysen giver 0,0 promille alkohol.

Infrastrukturforvalteren Banestyrelsen er bl.a. ansvarlig for perroner, herunder afmærkning og skiltning. Banestyrelsen har oplyst, at Banenorm ”Sikkerheds- og opholdszoner på perroner” BN-00-00-06-00-00 (normen er i en nyere udgave fremsendt til godkendelse, men endnu ikke godkendt af Jernbanetilsynet) er gældende for afmærkning

DSB S-tog A/S er ansvarlig for S-toget, dets kørsel og betjening.

---

<sup>1</sup>Undersøgelsen er udført med hjemmel i Lov om Jernbanesikkerhed § 4 samt Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane

## 1.3

*Besigtigelse*

Ved Jernbanetilsynets besigtigelse af perronen på Vesterport den 08.08.2001 kunne konstateres, at den stiplede linie langs perronkanten, der markerer sikkerhedszonen, stort set var intakt. Enkelte steder manglede op til 4 prikker, men det samlede indtryk var en prikket linie.

Skiltning med den i normen fastlagte tekst fandtes, men ikke i det krævede omfang og - for de eksisterende skiltes vedkommende - meget lidt synlige

2. generations S-togs materiellets trinbrætter (de midterste) ragede enkelte steder omkring 5 cm ind over perronkanten – dvs. 5 cm ind i den 75 cm brede sikkerhedszone. Såfremt en persons fod er placeret så tæt ved kanten at den kan rammes af trinbrættet, vil andre dele af kroppen blive ramt af vognkassen.

## 2

**Konklusion**

På det foreliggende grundlag anses det for sandsynliggjort, at påkørslen skyldtes at den påkørte færdedes for tæt ved perronkanten (mellem den gule sikkerhedsafmærkning og perronkanten). Det kan ikke afvises at den pågældende har haft en noget usikker gang, der kan have medvirket til, at han blev revet med af et trinbræt på toget.

Der fremgår af det foreliggende materiale ikke fejl eller mangler, der kan antages at have haft indflydelse på ulykkesforløbet.

Skiltningen af sikkerhedszonen var ved besigtigelsen - den 08.08.2001 - mangelfuld og ikke i overensstemmelse med reglerne i den anvendte norm. Jernbanetilsynet har ikke haft mulighed for eventuel besigtigelse på selve uheldsdagen, da hverken DSB S-tog eller Banestyrelsen foranledigede straks-underretning af Jernbanetilsynets vagt (Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane).

## 3

**Rekommandationer**

Hændelsen og de foreliggende oplysninger giver ikke anledning til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter.

Resultatet af besigtigelsen (08.08.2001 hhv. 08.08.2002) af afmærkning af sikkerhedszone og skiltning herom, giver anledning til at forlange, at Banestyrelsen bringer forholdene i overensstemmelse med den anvendte Banenorm (der kun foreligger i udkast) samt til at henstille, at Banenormen bliver bragt i en stand, der gør det muligt at opnå godkendelse.

-----