



# Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

## Statement 2024-326



**Aarhus Letbane, personpåkørsel på Nørrebrogade d. 22-06-2024**

**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: 2024-326  
Dato: 22-06-2024  
Tidspunkt: 12:03  
Sted: Nørrebrogade km 204,5  
Uheldstype: Alvorlig ulykke  
Uheldskategori: Personulykke  
Kørselskategori: Togkørsel  
Infrastrukturforvalter: Aarhus Letbane  
Jernbanevirksomheder: Keolis

**Personskade**OmkomneAlvorligt kvæstedeLettere kvæstede

Passagerer:

Personale:

Personer i overkørsel:

Uautoriseret: 1

Andre:

**Underretning**

D. 22-06-2024 kl. 12:15 fik Havarikommissionen meddelelse fra Østjyllands Politi om, at der på Aarhus Letbane var sket en personpåkørsel på Nørrebrogade ca. ud for Kirkegårdsvej. Kort efter blev det oplyst, at den påkørte person var omkommet.

På baggrund af oplysningerne om at personen var omkommet, besluttede Havarikommissionen at indlede en undersøgelse jf. Jernbanelovens § 81.

## BESKRIVELSE

Letbanetog litra 1013, af typen Variobahn, var på vej op ad Nørrebrogade (nordgående retning), da en person kom gående fra højre side over de to kørebaner på Nørrebrogade og lige ud foran letbanetoget. Personen, en ældre mand, blev ramt af højre side af fronten på letbanetoget og slynget tilbage ud på Nørrebrogade.

Personen, som omkom ved påkørslen, havde bopæl i nærområdet og var gået i byen efter et ærende.

Påkørslen skete ca. 200 meter efter standsningssted Nørreport i km 204,5 ud for Kirkegårdsvej, der er sidegade til Nørrebrogade.

På ulykkesstedet forløb letbanen i særligt tracé, som lå parallelt med, og i mellem, de fire vejbaner på Nørrebrogade. Den maksimale tilladte hastighed for letbanetoget ved ulykkesstedet var 60 km/t. Ifølge letbanetogets log havde letbanetoget kørt i ca. 23 sekunder og med en hastighed på 53 km/t, da letbaneføreren (Lbf) aktiverede bremsen kort før påkørslen. Fire sekunder og 25 meter (m) senere holdt letbanetoget stille.



Foto 1. Nørrebrogade set i nordgående retning ud for Kirkegårdsvej – Letbanetogets bagende ses holdende ud for ulykkesstedet. Kilde: Aarhus Letbane.

Lbf har oplyst, at efter stop på Nørreport var letbanetoget på vej op ad bakken [Nørrebrogade]. Lbf bemærkede, at der på vejbanens første vognbane kørte en bybus parallelt med letbanetoget. De kørte næsten med samme hastighed, bussen var lidt foran letbanetoget. I en afstand på ca. 100 m fik Lbf øje på en ældre mand, som gik let foroverbøjet og med hænderne på ryggen i et stille tempo på tværs af Nørrebrogade fra højre side i retning mod letbanesporene. Lbf var af den opfattelse, at personen havde set letbanetoget. Lbf tyfonerede to gange, men personen reagerede ikke og fortsatte upåvirket hen over vejbanerne i retning mod letbanen. Da Lbf vurderede, at personen ville komme for tæt på letbanetoget, farebremsede Lbf. På dette tidspunkt var påkørslen uundgåelig.

Efter standsningen slog Lbf alarm via Operations Control Center (OCC). Lbf bemærkede derefter, at en tilfældig forbipasserende ambulance var standset ved den påkørte person.

Buschaufføren, på den bybus der kørte på Nørrebrogade samtidig med letbanetoget, har oplyst, at bussen kørte i den første vognbane, opadgående på Nørrebrogade. Kort før bussen nåede op til Kirkegårdsgade, så han en ældre mand komme gående fra højre side ud på den første vognbane. Personen gik i langsomt tempo på tværs af vejbanerne. Bussen kørte på dette tidspunkt 40-50 km/t. Buschaufføren vurderede pga. afstand, hastighed og kørsel op ad bakke, at det ikke var nødvendigt at bremse for at undgå påkørsel. Buschaufføren dyttede, men personen reagerede overhovedet ikke, hverken ved at dreje hovedet eller sætte farten op. Da bussen var ud for personen var han ca. midt i den anden vognbane.

Det var buschaufførens oplevelse, at det var som om, at personen gik i sin egen "boble". Det var også buschaufførens opfattelse, at såfremt der var kommet en bil i den anden vognbane, var personen blevet påkørt af denne. Der var ingen biler i den anden vognbane på det tidspunkt.

I sidespejlet så buschaufføren, at letbanetoget var på vej og han hørte tyfoneringen. Buschaufføren så, at personen blev ramt af letbanetoget, og derefter blev slynget tilbage på vejbanen. Han standsede bussen. Kort efter bemærkede han, at der allerede var standset biler ved ulykkesstedet, og at der næsten samtidig kom en ambulance kørende nedadgående, som også standsede.

Øvrige vidner har til politiet beskrevet et tilsvarende hændelsesforløb.

Af videooptagelse fra kameraet i letbanetogets forende fremgik bl.a. at:

- Kl. 12:01:41 igangsatte letbanetoget fra stoppestedet Nørreport. På vej op ad Nørrebrogade kørte en bybus, i den første vognbane, lidt foran letbanetoget.
- Kl. 12:01:57 gik en person, midt imellem den første og anden vognbane, til højre for letbanens tracé, i retning mod letbanen. Afstanden til personen var fra henholdsvis bybussen i den første vognbane ca. 40 m og fra letbanetoget ca. 80 m.
- Kl. 12:02:00 var bybussen ud for personen, der fortsatte sin gang mod letbanens tracé (let foroverbøjet og med ansigtet vendt nedad).
- Kl. 12:02:01 trådte personen ind på græsområdet på letbanens tracé og sekundet efter befandt personen sig få meter fra letbanetoget, til højre for højre skinnestreng, men inden for fritrumsprofilen.

Havarikommissionen har efter indledende undersøgelser, samt evaluering af de tilgængelige data og med henvisning til jernbanelovens § 83 fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen. I det yderligere undersøgelser ikke ville lede til sikkerhedsanbefalinger af forebyggende karakter, eller ville afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, lukkes denne sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.