



## Personpåkørsel i overgang i Ringe

<b>619-000008</b>	<b>Ulykke</b>	Personpåkørsel	Togkørsel
Dato:	22.07.2005	Tidspunkt:	20:57
Sted:	Ringe		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	DSB
<b>Personskade:</b>	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:		1	
Andre:			

**Beskrivelse:** Under indkørsel for signal fra Årslev til Ringe spor 1, ramte tog 2870 en person der krydsede overgangen over spor 1 og 2 på vej mod toget i spor 2.

Ved påkørslen blev personen alvorligt kvæstet.

Tog 2871, der netop var ankommet fra Svendborg og skulle fortsætte mod Odense, holdt i spor 2. Da kvinden skulle krydse spor 1 syntes hun ikke at bemærke det kommende tog 2870, men tog 2871 i spor 2, hvor hendes børn befandt sig og hvor lokomotivføreren brugte "tyfonen" for at advare hende.

I spor 3 holdt tog 2670, der var ankommet fra Odense kl. 20:49 og som skulle returnere kl. 20:57.

Den perronovergang, der blev benyttet, lå nord for stationsbygningen, hvor den krydsede spor 1 og 2 og derved gav adgang fra perronen ved stationsbygningen (og spor 1) til perronen mellem spor 2 og spor 3. Overgangen var ikke forsynet med varslingsanlæg.

Ringe station var fjernstyret fra RFC Fredericia.

SODB anlægsbestemmelser (5.11.2) fastslår bl.a.:

- at hvor hastigheden er under 80 km/t skal varslingsanlæg ikke etableres (økonomi),
- hvor hastigheden i det pågældende togvejsspor er mindst 80 km/t skal varslingsanlæg etableres (sikkerhed) samt
- at et varslingsanlæg kun må dække et spor og endelig
- "Hvor en perronovergang passerer mere end et spor, skal der etableres 2 varslingsanlæg med en sikkerhedszone imellem" (sikkerhedsbetinget krav).

Sidstnævnte bestemmelse ses ikke at være betinget af en hastighed på mindst 80 km/t i det pågældende spor (strækningshastigheden var 120 km/t medens hastigheden i spor 1 i Ringe var 60 km/t og til spor 2 70 km/t).

Overgangen i Ringe var etableret over to spor, men var ikke ved ombygningen af statio-

nen blevet bestykket med varslingsanlæg.



**1 Overgangen set fra adgangsvej fra forplads og cykelparkering, juli 2005**

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.