

R2016-02 Kollision av ett lok med en bandstålrulle och urspårning i Matkaneva 23.3.2016

Ett lok på väg från Karleby mot Ylivieska kolliderade 23.3.2016 klockan 11.53 med en bandstålrulle i närheten av trafikplats Matkaneva i hastigheten 120 km/h. Loket hoppade över rullen som låg på sida och spårade ur. Loket rörde 185 meter och stannade lutat mot den högra rälsen så att rälsen låg nästan mitt under loket.

En ca 3 500 kg tung bandstålrulle hade fallit på spåret från ett godståg som passerat platsen cirka en timme tidigare. Bandstålrullen hade rullat på det intilliggande västra spåret och hade fallit på sida på den andra rälsen. Innan loket kolliderade med bandstålrullen passerade passagerartåg IC50 platsen längs det östra spåret klockan 11.45. Passagerartågets förare märkte inte bandstålrullen på spåret bredvid.

Föraren i loket som kolliderade med bandstålrullen och spårade ur fick mindre skador. Banan och bananordningar skadades på en sträcka på 257 meter. Reparationskostnaderna som olyckan orsakade loket och banan var cirka en halv miljon euro. Det skadade spåret på olycksplatsen reparerades så att det kunde trafikeras 25.3.2016 och reparationen var helt slutförd 11.5.2016. Transporter med stålbandrullar som järnvägstransporter stoppades efter olyckan och utfördes som lastbilstransporter fram till 17.8.2016.

Den direkta orsaken till olyckan var att de band som höll samman knippet med bandullar brast. Före bristningen hade banden blivit lösare och flyttats under behandlingen efter surrningen på fabriken och under transport. De lösa banden möjliggjorde att knippet med rullar kunde luta under transport. Knippet föll och stålbandrullen föll från vagnen.

För att motsvarande olyckor ska undvikas rekommenderar Olycksutredningscentralen att Trafiksäkerhetsverket ska säkerställa att följande rekommendationer gällande surrning av knippen med bandstålrullar, lastning i vagnar samt insamling och analys av säkerhetsdata genomförs:

1. SSAB ska fastställa och kalkylmässigt verifiera den sammanhållande surrningen för bandstålrullar, med beaktande av de belastningar som hanteringen på fabriken medför och de tväraccelerationer som riktas mot rullknippet vid järnvägstransport.
2. VR ska utreda de bästa platserna för rullarna i vagnarna för att förbättra transportegenkaperna och beakta resultaten i lastningsinstruktionerna.
3. SSAB ska för att identifiera riskerna samla uppgifter om avvikelser i anslutning till surrning, lagerhantering och transport och behandla dessa.

Som övriga observationer konstaterar Olycksutredningscentralen att järnvägsoperatörerna ska påminna lokförarna om att tröskeln att meddela eventuella iakttagna missförhållanden ska hållas låg.