



Tavarajunan törmäys vaunuihin Kuusankoskella 13.5.2022 - Alustavan tutkinnan raportti



Tutkinnan tunnus: R2022-E1
Alustava tutkinta 5/2022
ISBN: 978-951-836-627-3 (PDF)

Kannen kuva: Väylävirasto

1 TAVARAJUNAN TÖRMÄYS VAUNUIHIN KUUSANKOSKELLA 13.5.2022

Onnettomuustutkintakeskus teki alustavan tutkinnan Kuusankoskella tapahtuneesta tavarajunan törmämisestä vaunuihin¹.

Sr1-sähköveturin vetämä juna TR52281 törmäsi 13.5. kello 5.30 Kuusankosken ratapihan raihteella 906 olleisiin vaunuihin virheellisen kulkutien vuoksi. Junan pituus oli 516 metriä, paino 1835 tonnia ja vaunulukumäärä 24. Raihteella 906 seisojista raakapuuvaunuista koostuva junarunko. Onnettomuudesta ei aiheutunut henkilö- eikä ympäristövahinkoja, mutta kalustoon tuli vähäisiä vaurioita.

2 TAPAHTUMIEN KULKU

Tutkinnassa tuli ilmi, että iltavuorossa 12.5. kulkutie oli jätetty valmiiksi vaihteen V007 kautta raihteelle 905. Perjantaina 13.5. junan 52281 valmistumista odotellessaan Kouvolan liikenteenohjaaja ilmoitti Kuusankosken ratapihaliikenteenohjaajalle junan olevan pian lähtövalmis Kouvolasta. Kuusankosken ratapihaliikenteenohjaaja kertoi Kouvolan liikenteenohjaajalle, että junan 52281 kulkutie oli turvattu raihteelle 905. Tämän jälkeen ratapihaliikenteenohjaaja asetti Kuusankosken ratapihan tulo-opastimeen ajon sallivan opasteen.



Kuva 1. Kuusankosken ratapihan raiteistokaavio. Junan toteutunut kulkutie on merkitty punaisella ja suunniteltu kulkutie vihreällä. Väärässä asennossa ollut vaihte 007 on ympyröity mustalla katkoviivalla. Raihteella 906 olleet vaunut on merkitty harmaalla katkoviivalla. (Kaavio: Väylävirasto, merkinnät: OTKES)

Junan kulkutiellä ollut vaihte V007 oli kuitenkin raihteelle 906 johtavassa asennossa, eli kulkutiehen nähden virheellisessä asennossa. Ratapihan vaihteita oli käännetty yöllä tehtyjen huoltotoimenpiteiden vuoksi. Saapuessaan Kuusankoskelle veturinkuljettaja havaitsi vaihteen olevan väärässä asennossa ja aloitti hätäjarrituksen noin 60 metriä ennen raihteella olevia vaunuja ja pakeni veturin konehuoneen kulkukäytävään. Juna törmäsi raihteella olleisiin vaunuihin nopeudella 19 km/h. Veturi ja vaunut pysyivät kiskoilla eikä henkilövahinkoja tullut. Veturin vaurioiden kustannukset olivat noin 8000 euroa, vaunut eivät vaurioituneet. Veturinkuljettaja suoritti puhalluskokeen. Ratapihaliikenteenohjaajan työnantaja ei pitänyt puhalluskoea tarpeellisena, joten ratapihaliikenteenohjaajaa ei puhallutettu.

Operaattorin raivauspäällikkö Kouvolasta tarkasti kaluston ja sen siirtokelpoisuuden aamulla pian onnettomuuden jälkeen. Rataverkon haltijan raivausyksikkö saapui Riihimäeltä ja kalus-

¹ Alustava tutkinta käynnistettiin 13.5.2022 Turvallisuustutkintalain (525/2011) 2 ja 18 §:n nojalla.

tolle ei saatu siirtolupaa ennen raivausyksikön saapumista ja kaluston tutkimuksia sekä valokuvaamista. Tapaus viivästytti näin ollen junassa olleiden raakapuuvaunujen toimittamista tehtaalle.

3 TAPAHTUMAN TAUSTALLA OLLEET TEKIJÄT

Ratapihaliikenteenohjaajan vuorotaulun mukainen työvuorojen väli oli ollut vain muutamia tunteja. Hän oli tehnyt edellisen päivän iltavuoron ja palasi töihin heti seuraavaan aamuvuoroon. Edellisen päivän iltavuoron jälkeen vaihde V007 oli jäänyt oikeaan asentoon, mutta yön aikana tehdyistä huoltotöistä johtuen vaihde oli käännetty eri asentoon. Ilmoittaessaan aamulla junan kulkutien olevan turvattu, ratapihaliikenteenohjaaja ei huomannut vaihteen V007 väärää asentoa, vaan oletti vaihteen johtavan edelleen raiteelle 905. Törmäyksen seuraukset jäivät lieviksi veturinkuljettajan käyttämän alhaisen lähestymisnopeuden takia.



Kuva 2. Kuva ratapihasta asemarakennuksen terassilta, jonka kautta ratapihaliikenteenohjaaja työvuoroon saapuessaan kulki. Vaihde V007 on merkitty punaisella nuolella. Etäisyys vaihteen ja kuvauspaikan välillä on noin 70 metriä. (Kuva: OTKES)



Kuva 3. Kuva junan tulosuunnasta vaihteesta V007, joka kuvassa on raiteen 905 suuntaan (oikealle) johtavassa asennossa. Onnettomuustilanteessa vaihte johti raiteelle 906 (suoraan) jolla vaunut olivat. Kuvan vasemmassa laidassa näkyy Kuusankosken asema (nuoli), jossa ratapihaliikenteenohjaajat työskentelevät. (Kuva: OTKES)

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suomessa on vielä ratapihoja, joissa kulkutiet varmistetaan käsin ja opastimien opasteet eivät ole riippuvaisia vaihteiden asennosta ja raiteiden varaustilanteesta. Näillä ratapihoilla korostuu ratapihaliikenteenohjaajan huolellinen toiminta. Ratapihaliikenteenohjaajan kaltaisten turvallisuuskriittisten tehtävien kohdalla olisi huolehdittava riittävästä henkilöresursseista, jotta työvuorojen väliin jää riittävä lepoaika.

Alustavan tutkinnan perusteella arvioitiin, että tarvetta varsinaiselle tutkinnalle ei ole, joten Onnettomuustutkintakeskus ei käynnistä tapauksesta turvallisuustutkintaa.