



# Kollision mellan godståg och vagnar i Kuusankoski 13.5.2022

## - Rapport om preliminär utredning



Utredningsbeteckning: R2022-E1  
Preliminär utredning 5/2022  
ISBN: 978-951-836-627-3 (PDF)

Omslagsbild: Trafikledsverket

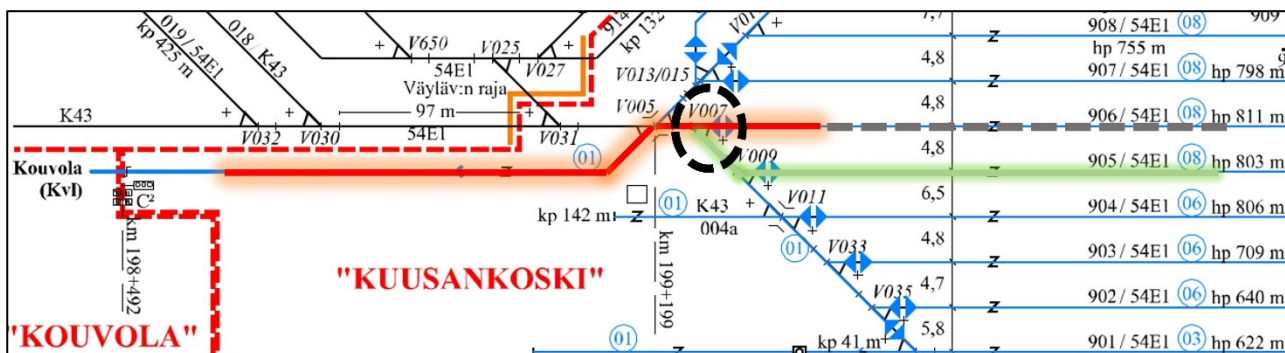
# 1 KOLLISION MELLAN GODSTÅG OCH VAGNAR I KUUSANKOSKI 13.5.2022

Olycksutredningscentralen har genomfört en preliminär utredning av en olycka i Kuusankoski, där ett godståg kolliderade med vagnar<sup>1</sup>.

Tåget TR52281 som drogs av ett elektriskt lok av typen Sr1 kolliderade den 13 maj klockan 5.30 med vagnar som stod på spår 906 på bangården i Kuusankoski. Kollisionen inträffade på grund av en felaktig färdväg. Tåget var 516 meter långt, vägde 1 835 ton och hade 24 vagnar. På spår 906 stod ett tågsätt bestående av tomma rundvirkesvagnar. Olyckan orsakade inga person- eller miljöskador, men materielen fick mindre skador.

## 2 HÄNDELSEFÖRLOPP

Under utredningen framkom det att färdvägen under kvällsskiftet den 12 maj färdigt hade ställts in på spår 905 via växeln V007. Fredagen den 13 maj, medan trafikledaren i Kouvola väntade på att tåget 52281 skulle bli klart, meddelade trafikledaren bangårdstrafikledaren i Kuusankoski att tåget snart är klart för avgång från Kouvola. Bangårdstrafikledaren i Kuusankoski berättade för trafikledaren i Kouvola att färdvägen för tåget 52281 var säkrad till spår 905. Därefter ställde bangårdstrafikledaren in ett signalbesked som tillät körning i infartssignalen för bangården i Kuusankoski.



**Bild 1.** Diagram över växlar på bangården i Kuusankoski. Tågets faktiska färdväg har markerats med rött och den planerade färdvägen med grönt. Växeln 007 som var i fel position har ringats in med en svart streckad linje. Vagnarna på spår 906 har markerats med en grå streckad linje. (Diagram: Trafikledsverket, anteckningar: OTKES)

Växeln 007 som fanns längs tågets färdväg var emellertid inställd så att den ledde till spår 906, dvs. i fel position med tanke på färdvägen. Växlarna på bangården hade flyttats på grund av underhållsåtgärder som hade utförts på natten. Vid ankomsten till Kuusankoski upptäckte lokföraren att växeln är i fel position, inledde en nödbromsning cirka 60 meter före vagnarna som fanns på spåret och avlägsnade sig hastigt till gången som ledde mot lokets maskinrum. Tåget kolliderade med vagnarna som stod på spåret vid en hastighet av 19 km/h. Loket och vagnarna hölls kvar på rälsen och inga personskador uppkom. Kostnaderna för skadorna på loket uppgick till cirka 8 000 euro, vagnarna fick inga skador. Ett utandningsprov gjordes på lokföraren. Bangårdstrafikledarens arbetsgivare ansåg inte att ett utandningsprov är nödvändigt, och därför testades inte bangårdstrafikledaren.

<sup>1</sup> Den preliminära utredningen inleddes 13.5.2022 med stöd av 2 och 18 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).



Operatörens röjningschef från Kouvola granskade materielen på morgonen genast efter olyckan och bedömde möjligheterna att flytta materielen. Bannätsförvaltarens röjningsenhet var på väg från Riihimäki. Tillstånd att flytta materielen beviljades inte innan röjningsenheten hade anlänt och materielen hade undersökts och fotograferats. Händelsen fördröjde således leveransen av tågets rundvirkesvagnar till fabriken.

### 3 FAKTORER SOM LÅG BAKOM HÄNDELSEN

Intervallerna mellan arbetsskiftet hade enligt bangårdstrafikledarens skiftestavla varit endast några timmar. Bangårdstrafikledaren hade haft kvällsskiftet dagen innan och återvänt till arbetet genast till nästa morgonskift. Efter kvällsskiftet dagen innan hade växeln V007 varit i rätt position, men på grund av underhållsarbeten som utfördes under natten hade växeln hamnat i fel position. När bangårdstrafikledaren på morgonen meddelade att tågets färdväg var säkrad, upptäckte hen inte att växeln V007 var i fel position, utan antog att växeln fortsättningsvis ledde till spår 905. Kollisionen hade lindriga konsekvenser, eftersom lokföraren närmade sig bangården med låg hastighet.



**Bild 2.** Bild av bangården från stationsbyggnadens terrass, via vilken bangårdstrafikledaren gick när hen anlände till sitt arbetsskift. Växeln V007 har markerats med en röd pil. Avståndet mellan växeln och fotograferingsplatsen är cirka 70 meter. (Bild: OTKES)





**Bild 3.** Bild av växeln V007 från tågets ankomstriktning. På bilden är växeln i en position som leder till spår 905 (mot höger). I olycksituationen ledde växeln till spår 906 (rakt fram), där vagnarna stod. Vid bildens vänstra kant syns Kuusankoski station (pil), där bangårdstrafikledarna arbetar. (Bild: OTKES)

#### 4 SLUTSATSER

I Finland finns det ännu bangårdar där färdvägarna säkras för hand och signalbeskedens signaler inte är beroende av växlarnas position och huruvida spåret är upptaget. På dessa bangårdar framhävs betydelsen av en omsorgsfull verksamhet från bangårdstrafikledarens sida. När det gäller säkerhetskritiska uppgifter som bangårdstrafikledarens, borde man ombesörja tillräckliga personalresurser så att det finns tillräckligt med vilotid mellan arbetsskiften.

På basis av den preliminära utredningen bedömdes det att det inte finns något behov av en egentlig utredning. Därför inleder inte Olycksutredningscentralen någon säkerhetsutredning av händelsen.