

## SAMMANFATTNING

Den 3 januari 2018 spårade en järnvägsvagn ur i en växel i Bastuträsk i Västerbottens län och en förare som befann sig på ett fotsteg i fronten på vagnen ramlade av och blev överkörd. Föraren fick omfattande, allvarliga inre och yttre skador och avled efter två dygn på sjukhus.

Föraren hade kört ett tåg bestående av ett lok och 28 tomma timmervagnar från Piteå till Bastuträsk. Därefter skulle han förflytta vagnarna till en timmer-terminal. Kontaktledning saknas över den delen av spåret som används för last-ning av timmer så föraren kopplade loss loket, gjorde en rundgång så att loket hamnade bakom vagnarna och sköt sedan dessa mot terminalen.

Loket var utrustat med radiostyrning. Genom en dosa till radiostyrningen av loket kunde föraren manövrera växlingssättet ståendes på ett fotsteg i fronten på första vagnen i färdriktningen. Exakt hur föraren stod i den aktuella händelsen har det inte framkommit några vittnesuppgifter om. Närmaste övrig personal befann sig vid tidpunkten på timmerterminalen ca två kilometer bort. Men normalt håller förare ena handen fast i ett åkhandtag medan den andra handen manövrerar radiostyrningsdosan.

Vid passage av växel 12 ut från Bastuträsk mot timmerterminalen spårade första vagnens första hjulaxel ur i en hastighet av mellan 10 och 14 km/tim. Strax efter studsade den urspårade axeln mot en övergång för gående och snöskotertrafik. Den urspårade vagnen fortsatte därefter ca 20 meter och stannade i växel 13.

Någon gång i samband med detta ramlade föraren av framför växlingssättet och blev överkörd.

Även om det inte gått att fastställa med fullständig säkerhet, menar haveri-kommissionen att det är mycket sannolikt att urspårningen orsakades av att spåret var täckt med snö och korsnings- och mellanpartiet i växel 12 var ned-isade. Snön och isen i växeln lyfte hjulaxeln på den olastade vagnen som gick först i färdriktningen, varefter vagnen spårade ur.

Att det var snö och is i växeln berodde i sin tur på att växeln inte snöröjts de senaste snörika dygnen och att det sannolikt fanns snö och is kvar i vissa delar av växeln även efter det att den senast snöröjdes.

Till det bidrog att entreprenören under de rådande snö- och isförhållandena inte ansåg sig hinna med att röja de många växlar som omfattades av uppdraget fullt ut och att andra felavhjälpande uppdrag också skulle utföras.

Ytterligare bidragande orsak var att det saknades en systematisk planering av snöröjningen och tydlig arbetsledning under den aktuella perioden.

Det är mycket sannolikt att föraren tappade greppet om åkhandtaget till följd av urspårningen, föll av fotsteget och hamnade under vagnen.

Bidragande orsaker till att föraren föll av vagnen var sannolikt att det aktuella åkhandtaget var inböjt och svårt att få in en arm under, och att fotsteget var halt i sidled.

En bidragande orsak till att föraren hamnade under vagnen är att han sannolikt höll sig fast med vänster arm i ett åkhandtag till vänster om fotsteget och att det gjorde att när han föll så roterade han inåt mot spåret och vagnen i stället för utåt och bort från spåret.

## **Säkerhetsrekommendationer**

### **Transportstyrelsen rekommenderas att i samverkan med Arbetsmiljöverket och berörda järnvägsföretag:**

- Undersöka hur en säkrare utformning av det befintliga vagnbeståndet skulle kunna uppnås (se avsnitt 3.3). *(RJ 2019:01 R1)*
- Överväga hur det svenska interna regelverket kan förbättras från säkerhetssynpunkt när det gäller utformning, placering och användning av åkhandtag och fotsteg vid radiostyrning av lok. På motsvarande sätt bör övervägas vilka sådana initiativ som kan behöva tas på europeisk nivå (se avsnitt 3.3). *(RJ 2019:01 R2)*

### **Trafikverket och Infranord rekommenderas att:**

- Gemensamt följa upp och utvärdera hur de kan säkerställa att spår och växlar är farbara även under särskilt besvärliga väderförhållanden. I det sammanhanget kan det finnas skäl att närmare följa upp och utvärdera exempelvis rutiner för dialog, planering, prioritering mellan uppdrag, resurstillgång och anmälan av när det uppstår en risk för att krav inte kan uppfyllas (se avsnitt 3.2). *(RJ 2019:01 R3)*