

## Sammanfattning

Måndagen den 30 januari 2012 inträffade ett tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård i Skåne län.

Växlingsrörelsen, bestående av ett ensamt lok, skulle växlas ut från spår 12 på Helsingborgs godsbangård för att kopplas samman med vagnar och bilda tåg 4300. Växlingen skulle framföras till växlingsdvärgsignal 154 som visade ”stopp” och även var växlingsvägens slutpunkt. Växlingsdvärgsignal 154 var vid tiden för tillbudet placerad på höger sida om spåret med en tilläggs skylt i form av en pil som pekade mot det spår som signalen gällde för.

Växlingsrörelsen passerade växlingsdvärgsignal 154 i ”stopp” obehörigt. Sekunden senare passerade tåg 6225 sin sista medriktade huvudljussignal och kom in på spår 6. Cirka 30 sekunder senare passerade växlingsrörelsen stopplykta 145 och kom in på spår 6. Tillsyningsmannen för växlingen och föraren på tåg 6225 upptäckte varandra och stannade sina fordon utan att någon kollision hann inträffa.

Orsaken till tillbudet var att växlingsdvärgsignalen passerades i ”stopp” för att den inte uppmärksammades. Inte heller efterföljande stopplykta uppmärksammades.

Bidragande orsaker till att växlingsdvärgsignalen inte uppmärksammades var att den var högerplacerad vilket inte tillsyningsmannen förväntade sig, att signalens tilläggs skylt var liten och otydlig, att tillsyningsmannens lokalkännedom var begränsad samt att sikten begränsades av stark sol, smutsiga fönster på loket och en i viss mån på håll skymmande ”värmepost”. Eftersom tillsyningsmannen hade fått ”rörelse tillåten” i föregående växlingsdvärgsignal och inte uppmärksammade växlingsdvärgsignal 154 sökte han förmodligen inte efter någon efterföljande stopplykta.

## Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i sina avvikelssystem följer upp förekomsten av otillåtna stoppassager förbi signaler placerade på höger sida om spåret för att kunna dra slutsatser om högerplacerade signaler passeras obehörigt oftare än vänsterplacerade signaler (se avsnitt 2.8 och 3.2) (*RJ 2013:02 R1*).
- inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare ser över högerplacerade växlingsdvärgsignaler för att utröna om placeringen fortfarande är motiverad (se avsnitt 2.4.2, 2.7.3 och 3.2) (*RJ 2013:02 R2*).
- utöva tillsyn över att järnvägsföretag tydligt anger signaler med avvikande placering i lokala bangårdsinstruktioner (se avsnitt 2.1.1, 2.4.2 och 3.2.2) (*RJ 2013:02 R3*).
- utöva tillsyn över av att infrastrukturförvaltarna använder sig av pilskyltar utformade enligt JvSFS 2008:7 (se avsnitt 2.3.3, 2.3.4, 2.4.1 och 3.2) (*RJ 2013:02 R4*).