

SAMMANFATTNING

En kollision inträffade mellan godstågen 34871 och 26892 i Fångsjöbacken, Jämtlands län, den 11 oktober 2016. Tågen skulle mötas på driftplatsen Fångsjöbacken.

Driftplatsen har två huvudspår som medger samtidig infart på en enkelspårig bana. Tåg 34871 hade signalbilden "kör, vänta stopp" i infartssignalen till det ena spåret. Föraren på tåg 34871 har uppgett att han på grund av motriktat solljus inte noterade den restriktiva signaleringen och inte heller den visuella informationen från fordonets tågskyddssystem, ATC. Föraren uppmärksammade inte heller ljudvarningen från ATC-systemet.

När föraren närmade sig mellansignalen såg han att den visade "stopp" och märkte även att ATC-systemet ingrep och bromsade, varpå även föraren nödbromsade. Trots att maximal broms ansattes, stannade tåg 34871 inte förrän det hade passerat mellansignalen, en efterföljande stopplykta och kommit fram till den huvudspårsskiljande växeln i driftplatsens andra ände. I växeln befann sig fortfarande den bakre delen av mötande tåg 26890.

Handtag, backspegel samt en yttre nödstoppknapp på tåg 34871:s lok tog i en av vagnarna i tåg 26890 och fick smärre skador. Ingen person skadades fysiskt vid händelsen.

Följande orsaker bidrog till kollisionen:

Föraren på tåg 34871 noterade inte den restriktiva signaleringen i infartssignalen till Fångsjöbacken och inte heller den visuella informationen eller den visuella varningen i fordonets ATC-panel. Föraren uppfattade inte heller ljudvarningen från ATC-panelen. Bidragande orsaker till att beskeden inte uppmärksammades var sannolikt främst motriktat solljus samt att ljudnivån på ATC-systemets varningsljud var nerställd på minimum samtidigt som hörselkåpor användes.

Att ATC-systemet påbörjade inbromsning sent berodde på att de värden som hade matats in i ATC-panelen om fordonets bromsförmåga inte stämde överens med verkliga värden.

Att retardationen blev långsammare än normalt när broms väl ansattes berodde på brister i bromssystemet.

En bidragande orsak till att den felaktiga inmatningen i ATC-systemet inte upptäcktes var att ingen retardationskontroll kunde utföras på grund av uppförslut. Trots att retardationskontrollen inte kunde utföras hade inte något lägre värde för retardationen matats in.

En bakomliggande orsak till händelsen var att Railcare T AB inte hade säkerställt att informationen till personalen också hade förståtts och tillämpades i praktiken. En annan bakomliggande orsak var att det underhållsprogram som Railcare T AB tillämpade inte var tillräckligt för att upptäcka här aktuella brister i bromssystemet.

Säkerhetsrekommendationer

Mot bakgrund av de åtgärder som Railcare T AB har vidtagit avseende bl.a. ändringar i underhållsprogrammet (mer frekvent service och inspektion av bromssystemets komponenter) och förstärkt uppföljning av förare samt den tillsyn av företagens tillämpning av EU-förordningen 1078/2012 som Transportstyrelsen har angett som prioriterad i sin tillsynsplan,

finner haverikommissionen inte skäl att lämna några särskilda rekommendationer i dessa avseenden.

Haverikommissionen utgår från att lärdomar och erfarenheter från denna händelse kommer att beaktas under ovan nämnda tillsyn.

Railcare T AB rekommenderas att:

- Utöver redan vidtagna åtgärder överväga om det går att göra fysiska förbättringar av förarmiljön i den aktuella loktypen avseende sikt, ljus- och ljudförhållanden. *(RJ 2017:05 R1)*

Transportstyrelsen rekommenderas att, vid behov i samverkan med Arbetsmiljöverket:

- Inom ramen för sin tillsyn undersöka hur andra järnvägsföretag hanterar sikt, ljus- och ljudförhållanden i äldre loktyper. *(RJ 2017:05 R2)*