

SAMMANFATTNING

En kvinna som hade två barn och en barnvagn med sig gick nerför en trappa till plattformen på den underjordiska tunnelbanestationen Masmö. Det yngre barnet satt i barnvagnen medan det äldre barnet gick själv. Från plattformen rullade kvinnan in barnvagnen i dörröppningen på tåget. När barnvagnen var halvvägs in i tåget stannade kvinnan upp för att titta efter sitt andra barn. Samtidigt började dörrarna stängas och barnvagnen klämdes fast. Kvinnan släppte barnvagnen för att hämta det andra barnet som befann sig bakom henne. Under tiden startade tåget. Allt skedde inom loppet av några sekunder. En trafikant ombord på tåget tog hand om barnet i barnvagnen. Barnet klarade sig utan skador. Tåget accelererade och när det hade uppnått en hastighet av ca 45–50 km/tim slogs barnvagnen sönder mot grinden vid plattformens slut. Barnet återfördes senare av trafikanten till kvinnan.

Att tillbudet kunde inträffa berodde på att det saknades tekniska barriärer som oberoende av föraren förhindrade att tåget kunde köras med ett dörrpar öppet. De befintliga säkerhetsbarriärerna, som helt är avhängiga av förarens agerande, var inte tillräckliga för att förhindra händelsen.

De direkta orsaksfaktorer som ledde till tillbudet var bristande kontroll före avgång i kombination med att barnvagnen rullades in i tåget i ett sent skede. Bidragande orsak till den bristande kontrollen vid avgången var att plattformen såg tom ut och att föraren därför blev övertygad om att alla trafikanter redan hade klivit ombord på tåget. Föraren var också mån om att hålla tidtabellen och hade när han klivit in i förarhytten sitt fokus på förarstödet sekundnedräkning.

SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Trafikförvaltningen region Stockholm rekommenderas att:

- Se över om det är motiverat att införa en vagnsteknisk säkerhetsbarriär också i C14/C15-vagnar som är oberoende av förarens agerande i väntan på att den vagnstypen fasas ut (se avsnitt 3.3). (RJ 2020:02 R1)
- Tillsammans med MTR Tunnelbanan AB säkerställa att snabb-startsfunktionen och dess begränsningar är väl dokumenterad i såväl trafikförvaltningens som MTR:s styrande dokument (se avsnitt 3.4). (RJ 2020:02 R2)