



Statusrapport (Preliminärt utlåtande) SRJ 2022:02

Tillbud till kollision mellan tåg 8121
och tåg 9672 på sträckan
Garsås–Rättvik, Dalarnas län,
den 1 februari 2021

Diariernr J-2/21

2022-02-15

SHK utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s utredningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

ISSN 1400-5735

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjödén/Försvarmakten.

Innehåll

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar	4
Utredningen.....	4
1. REDOGÖRELSE FÖR HÄNDELSEFÖRLOPPET	5
2. UTREDNINGSÅTGÄRDER	6
3. FORTSATTA UTREDNINGSÅTGÄRDER	6

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att utreda olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s utredningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En utredning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar i framtiden eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska utredningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s utredningar syftar till att ge svar på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en utredning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av utredningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

I enlighet med 13 b § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor offentliggör Statens haverikommission (SHK) en statusrapport (preliminärt utlåtande) om utredningen. Enligt bestämmelsen ska en sådan rapport lämnas i de fall en slutrapport inte kan publiceras inom tolv månader från dagen för händelsen.

Innehållet i statusrapporten bygger på de fakta som inhämtats inom ramen för säkerhetsutredningen. Statusrapporten publiceras innan utredningen är avslutad och är inte remitterad. Innehållet i det nu redovisade materialet kan komma att ändras eller inte tas med i slutrapporten.

Utredningen

Beslutet att inleda en utredning

SHK underrättades den 1 februari 2021 kl. 08.15 om att ett tillbud till kollision hade inträffat mellan ett persontåg och ett godståg på sträckan Garsås–Rättvik, Dalarnas län, samma dag klockan 05.22.

Den 3 februari 2021 fattade SHK beslut att utreda händelsen. Beslutet fattades mot bakgrund av att säker indikering av spårfordon under tågfärd är en av grunderna i signalsystemets logik och konstruktion. Frågan om spårledningens bristande funktionalitet är därför relevant från ett systemperspektiv.

Utredningsgruppen

SHK företräds av John Ahlberk, ordförande, Mikael Hillbo, utredningsledare och Eva-Lotta Högborg, utredare.

ÅF Infrastructure AB granskar genom Hans Björk och Jesper Eriksson möjliga tekniska brister i signalställverkets funktionalitet.

Element Materials Technology i Linköping och Institutionen för fiber och polymerteknik på Kungliga Tekniska Högskolan utför analyser av beläggningen på rälerna.

Utredningen följs av Transportstyrelsen genom Gisela Liss.

Ett haverisammanträde hölls den 24 november 2021. Vid haverisammanträdet presenterade SHK det faktaunderlag som förelåg vid den tidpunkten.

Tabell med grundläggande fakta:

Typ av händelse:	Tillbud till kollision
Tidpunkt:	Den 1 februari 2021 klockan 05.22
Plats:	Sträckan Garsås–Rättvik, Dalarnas län
Väder:	Mörker, uppehåll, - 16°C, NV vind 2–3 m/s
Infrastrukturförvaltare:	Trafikverket
Tåg 8121 Mora–Borlänge:	SJ AB En enhet X52
Tåg 9672 Borlänge–Mora:	Green Cargo AB Rd2 1081 och 18 vagnar
Andra trafikverksamheter eller aktiviteter:	Nej
Personskador:	Nej
Skador på järnvägsfordon:	Nej
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Nej
Andra skador:	Nej

1. REDOGÖRELSE FÖR HÄNDELSEFÖRLOPPET

Tåg 8121 framfördes på sträckan Garsås–Rättvik och upphörde vid två tillfällen att indikera i signalanläggningen. När indikeringen upphörde ställde signalställverket tågväg för tåg 9672 från Rättvik mot Garsås.

Fjärrtågklararen uppmärksammade att tåg 9672 fick ”kör” mot tåg 8121 och spärrade sträckan. Signalerna gick till ”stopp” för tåg 9672 innan det passerade Rättvik. Tåg 8121 stannade vid en signal mellan Garsås och Rättvik.

Felsökning noterade inga tekniska brister i signalanläggningen. En fysisk beläggning observerades på rälernas ovansida över en del av sträckan. Beläggningen förhindrade sannolikt elektrisk kontakt mellan rälerna och hjulen på tåg 8121.

Trafikverket tog tre prov av beläggningen innan rälerna skrapades rena och trafiken återupptogs.

2. UTREDNINGSÅTGÄRDER

SHK har genomfört intervjuer med direkt inblandad personal samt har granskat loggfiler, signaltekniska underlag och relevanta styrande dokument.

SHK har analyserat ett av Trafikverkets prov från rälerna. Efter ett uppföljande platsbesök har ytterligare prov analyserats

Vidare har SHK intervjuat personer som arbetar med tillverkning och jänvägstransporter av virke och flis.

3. FORTSATTA UTREDNINGSÅTGÄRDER

SHK:s arbete fortsätter enligt följande:

- Rapportarbete med eventuell kompletterande faktainsamling, analys och framtagande av eventuella säkerhetsrekommendationer.
- Externremiss till berörda myndigheter, organisationer och intressenter i syfte att undanröja eventuella missuppfattningar och felaktigheter samt för att få övriga synpunkter på rapporten.
- Eventuella justeringar av slutrapporten utifrån de synpunkter som har kommit in under remissförfarandet.
- Publicering av slutrapport.

På Statens haverikommissions vägnar

John Ahlberk

Mikael Hillbo