



Statusrapport (Preliminärt utlåtande) SRJ 2022:01

Urspårning med tåg på sträckan
Kummelby–Häggvik, Stockholms län,
den 11 februari 2021

Diariernr J-5/21

2022-02-11

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	6
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

Statens haverikommission (SHK) underrättades kl. 10.22 den 11 februari 2021 om att en olycka inträffat klockan 02.16 på sträckan Kummelby–Häggvik, Stockholms län. SHK påbörjade en olycksplatsundersökning samma dag.

Den 25 februari 2021 beslutade SHK att utreda händelsen mot bakgrund av att kostnaderna för de materiella skadorna bedömdes uppgå till minst 2 miljoner euro.

Utredningsgruppen

SHK företräds av Jenny Ferm, ordförande, Eva-Lotta Högberg, utredningsledare och Mikael Hillbo, operativ utredare.

SHK biträds av Element Materials Technology AB genom Gustaf Jonsson och David Hjertsén som experter på undersökning av brottytor på metalliska material.

Utredningen följs av Transportstyrelsen genom Katarina Bjurman.

Ett haverisammanträde hölls den 28 oktober 2021. Vid haverisammanträdet presenterade SHK det faktaunderlag som förelåg vid den tidpunkten.

Tabell med grundläggande fakta:

Typ av händelse:	Urspåring
Tidpunkt:	Den 11 februari 2021, kl. 02.16
Plats, sträcka:	Kummelby–Häggvik, spår N2, Stockholms län, 12+718 km-punkt i längdmätningen
Linjetyp:	Flerspår
Andra trafikverksamheter eller aktiviteter:	Nej
Järnvägsföretag:	Green Cargo AB
Fordonsägare:	Transwaggon AB, Scandector AB och Wagonlink AS
Typ av tåg, tågnr/verksamhet:	Godståg 9400. Lok Rc2 1092 och 19 godsvagnar, littera Laaeilprs och Hccmrrs.
Infrastrukturförvaltare:	Trafikverket
Entreprenör och underentreprenör, ultraljudskontroll:	Sperry Rail International Limited och Infranord Mätenheten
Entreprenör, åtgärdande av rapporterade ultraljudsanmärkningar och utförande av säkerhetsbesiktningar:	Omexom
Väder:	Uppehåll efter passerande front med lätt snöfall, - 11°C, svag nordlig vind.
Personskador:	Inga
Skador på järnvägsfordon:	Omfattande
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Omfattande
Andra skador:	Smärre skador på last och annan egendom

1. REDOGÖRELSE FÖR HÄNDELSEFÖRLOPPET

Den 11 februari 2021 spårade ett godståg lastat med personbilar ur mellan driftplatserna Kummelby och Häggvik i Stockholms län. Tåget som bestod av ett lok och 19 vagnar spårade ur med fyra vagnar i den bakre delen av tåget. De urspårade vagnarna gick vid sidan av spåret i 2,6 km innan tåget stannade vid Häggvik pendeltågstation. Inga personskador uppstod. Det uppstod däremot omfattande skador på järnvägsfordonen och järnvägsinfrastrukturen på platsen.

2. UTREDNINGSÅTGÄRDER

SHK har undersökt olycksplatsen, infrastruktur och järnvägsfordon. Räldelar från ett rälsbrott som identifierades mellan Helenelund och Sollentuna omhändertogs för en mer detaljerad undersökning av brottytor och defekter på rälen. Undersökningen har inkluderat hårdhetsmätning, slagseghetprov, kemisk analys, mikrostrukturundersökning, undersökning av mekaniska egenskaper genom dragprov samt brottseghetsprov.

Vidare har SHK tagit del av bl.a. registreringar från fordon, signalställverk och detektorer, samtal från och till Trafikverkets trafikcentral samt väderuppgifter från SMHI.

SHK har intervjuat bl.a. föraren av tåget, representanter för Trafikverket inom underhåll och teknik samt representanter för entreprenörer som utfört ultraljudsmätningar och säkerhetsbesiktningar på den aktuella sträckan.

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

Jenny Ferm

Eva-Lotta Högberg