



***Statusrapport***  
***(Preliminärt utlåtande)***  
***SRJ 2022:03***

Urspårning med tåg 9942 på sträckan  
Sikträsk-Linaälv, Malmbanan, Norrbottens  
län, den 7 november 2021

Diariernr J-18/21

2022-11-07

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](http://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 utredningen. 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 den 7 november 2021 om att en olycka inträffat samma dag, kl. 06.13, på sträckan Sikträsk–Linaälv, Norrbottens län. SHK påbörjade en olycksplatsundersökning nästföljande dag.

Den 10 november 2021 beslutade SHK att utreda händelsen mot bakgrund av att kostnaderna för de materiella skadorna bedömdes uppgå till minst 2 miljoner euro<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Kriterium i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor för när järnvägsolyckor ska utredas.

## Utredningsgruppen

SHK har företrätts av Kristina Börjevik Kovaniemi, ordförande, Johan Gustafsson, utredningsledare fram till den 20 januari 2022 därefter Eva-Lotta Högberg som utredningsledare, samt Mikael Hillbo, operativ utredare.

SHK biträds av Element Materials Technology AB som expert på undersökning av brottytor på metalliska material.

Utredningen följs av Transportstyrelsen genom Gisela Liss.

Ett haverisammanträde hölls i Luleå den 14 oktober 2022 för berörda aktörer. Vid haverisammanträdet presenterade SHK det faktaunderlag som förelåg vid den tidpunkten.

### Tabell med grundläggande fakta:

Typ av händelse:	Urspårning
Tidpunkt:	Den 7 november 2021, kl. 06.13
Plats, sträcka:	Sikträsk–Linaälv, Norrbottens län, bandel 113, 1332+322 till 1332+474 km-punkt i längdmätningen
Linjetyp:	Enkelspår
Järnvägsföretag:	LKAB Malmtrafik AB
Typ av tåg, tågnr/verksamhet:	Godståg 9942
Järnvägsfordon:	Två IORE-lok och 68 godsvagnar av typen FANOO lastade med anrikad järnmalm i sandform (MAF)
Andra trafikverksamheter eller aktiviteter:	Nej
Infrastrukturförvaltare:	Trafikverket
Entreprenör och underentreprenör, ultraljudskontroll:	Sperry Rail International Limited och Infranord Mätenheten
Entreprenör, säkerhetsbesiktningar:	Fram till och med 30 september 2021 Infranord AB, från och med 1 oktober 2021 BDX Företagen AB
Hastighet vid händelsen:	54 km/tim
Tågets största tillåtna hastighet:	60 km/tim
Väder:	Uppehåll, -13 °C
Personskador:	Inga
Skador på järnvägsfordon:	Omfattande
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Omfattande
Andra skador:	MAF, med ett innehåll om ca 70 % järn, spreds ut på platsen

## 1. REDOGÖRELSE FÖR HÄNDELSEFÖRLOPPET

Den 7 november 2021 spårade ett godståg lastat med järnmalm ur mellan driftplatserna Sikträsk och Linaälv på Malmbanan i Norrbottens län. Tåget som bestod av två lok och 68 vagnar spårade ur med 40 vagnar. Inga personskador uppstod. Det uppstod däremot omfattande skador på järnvägsfordonen och järnvägsinfrastrukturen på platsen.

## 2. UTREDNINGSÅTGÄRDER

SHK har undersökt olycksplatsen, infrastruktur och järnvägsfordon. I en av räldelarna från olycksplatsen hittades sprickbildning. En mer detaljerad materialundersökning har därför genomförts av rälen.

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

SHK har tagit del av dokumentation och registreringar från berörda aktörer.

## 3. FORTSATTA UTREDNINGSÅTGÄRDER

SHK:s arbete fortsätter enligt följande:

- Rapportarbete med 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

Kristina Börjevik Kovaniemi

Eva-Lotta Högberg