

NIB Årsrapport 2018

Statens haverikommission

Sverige

Diarienumr A-48/19

2019-04-17

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 1400-5743

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

1.	INTRODUKTION	4
1.1	Lagar	4
1.2	Roll och uppgifter	4
1.3	Organisation.....	5
2.	UTREDNINGAR.....	6
2.1	Avslutade utredningar 2018.....	6
2.2	Utredningar färdigställda 2018	6
2.2.1	Utredningar färdigställda 2018.....	6
2.3	Utredningar påbörjade 2018 men inte färdigställda 2018.....	6
2.4	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2018.....	7
2.4.1	Slutrapport RJ 2018:01 – Kollision mellan ett godståg och en timmerlastbil med släp i Hökmora, Västmanlands län, den 1 februari 2018	7
2.5	Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	8
3.	REKOMMENDATIONER 2018.....	9

1. INTRODUKTION

1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. Verksamheten regleras bl.a. av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission.

Genom dessa bestämmelser har det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet (EU 2016/798) genomförts i svensk rätt.

1.2 Roll och uppgifter

Statens haverikommission (SHK) undersöker olyckor inom området spårbunden trafik om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller om spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro.

Ett tillbud till en olycka ska undersökas om:

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranläggningar m.m., eller
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt utredningen.

Syftet med SHK:s utredningar är att:

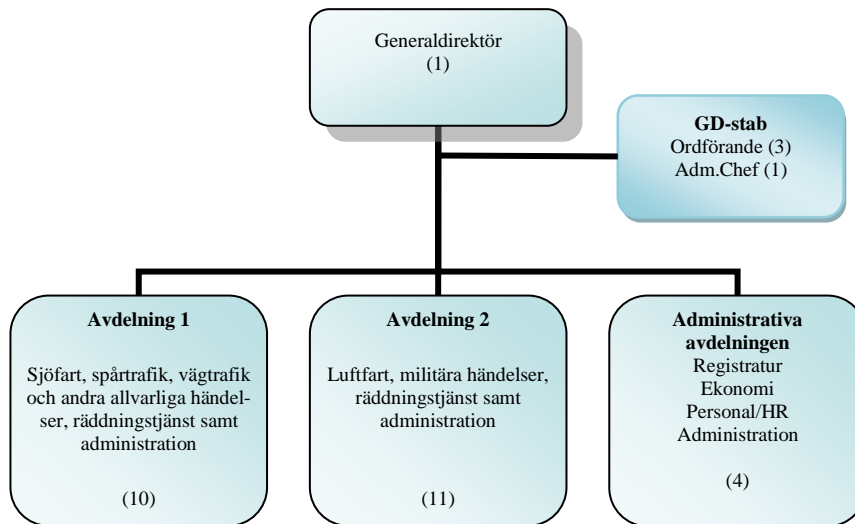
- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

I slutet av faktainsamlingsfasen håller SHK ett haverisammanträde där haverikommissionen presenterar alla de fakta som den funnit. Alla som är berörda av händelsen inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackförbund brukar bjudas in till sammanträdet.

Vid behov ska SHK genom säkerhetsrekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet eller andra myndigheter eller organ underlag för beslut om lämpliga åtgärder.

I SHK:s arbete ingår inte att ta ställning i ansvars- eller skadeståndsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.3 Organisation



Vid en utredning ska haverikommissionen enligt gällande bestämmelser alltid bestå av en ordförande och minst en ytterligare utredare.

Med tanke på den spännvidd av händelser som kan komma ifråga för en haveriutredning, behöver SHK ibland anlita externa experter som med sina respektive specialkunskaper arbetar åt kommissionen vid faktainsamling och analys. För de vanligaste förekommande utredningarna har SHK upphandlat avtal med experter på olika områden.

2. UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2018

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Olycka	1	0	1	2 miljoner
Tillbud	0	0	0	

2.2 Utredningar färdigställda 2018

Grund för utredning:

- i. I enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet,
- ii. Enligt nationell lagstiftning (möjliga områden som är undantagna i art.2.2)
- iii. Frivilliga utredningar – andra kriterier (nationella lagar utan hänvisning i järnvägssäkerhetsdirektivet).

2.2.1 Utredningar färdigställda 2018

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2018-02-01	Kollision mellan ett godståg och en timmerlastbil, i Hökmora, Västmanlands län	i	2018-12-14

2.3 Utredningar påbörjade 2018 men inte färdigställda 2018

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2018-01-03	Urspårning med växlingsrörelse i Bastuträsk, Norrbottens län	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2018

2.4.1 Slutrapport RJ 2018:01 – Kollision mellan ett godståg och en timmerlastbil med släp i Hökmora, Västmanlands län, den 1 februari 2018



Den 1 februari 2018 skulle en lastbil med släp transportera timmer mellan en avverkningsplats och en såg. Föraren av timmerlastbilen var en elev under upp-lärning. Med sig hade han en handledare som satt på passagerarsätet.

När lastbils ekipaget skulle svänga höger genom en trevägskorsning och över en plankorsning som följdes av en anslutande stigning, tryckte släpet på rakt fram i stället för att följa med lastbilen in i högersvängen. Detta innebar en momen-tan förlust av kontroll över ekipaget. Genom att använda en sandningsanord-ning på lastbilen och därefter accelerera lyckades föraren och handledaren få med sig släpet en bit, men släpet fastnade sedan i en järnvägsstolpe och ekipa-get blev därmed stående på plankorsningen. Föraren och handledaren lyckades inte få loss fordonet innan vägskyddsanläggningen, en halvbomsanläggning, började signalera för ett ankommande tåg. De hann dock lämna lastbilen och sätta sig i säkerhet, men däremot inte larma om faran.

När föraren i det annalkande tåget såg hindret på plankorsningen bromsade han tåget och valde sedan att hoppa från loket när han fått ner hastigheten något. Föraren skadade sig allvarligt i samband med hoppet. Även skadorna på loket och timmerbilen blev omfattande.

Enligt haverikommissionen orsakades olyckan av det extremt hala väglaget i kombination med de på platsen ogynnsamma vägförhållandena, dvs. tvärfallet i kurvan, den tvära kurvutformningen och den efterkommande stigningen.

En bidragande orsak till olyckan var att det valda vägskyddsalternativet (halv-bomsanläggning) hade begränsade möjligheter att upptäcka fordonet i plan-korsningen och ge tåget möjlighet att stanna i tid.

De ogynnsamma vägförhållandena i kombination med det valda vägskydds-alternativet utgör en bakomliggande systematisk begränsning i trafiksystemet, som inte kan sägas på ett adekvat sätt har kunnat hantera den uppkomna kon-flikten mellan de två fordonen.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Inledda spårtrafikutredningar 2014–2018

Utredningar av olyckor/tillbud		2014	2015	2016	2017	2018	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 20.1-2)	Kollision			3			4
	Kollision med ett hinder						0
	Urspårning	1			1	1	3
	Plankorsningsolycka					1	1
	Personolycka på grund av tåg i rörelse		1	1			2
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt godsutsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud	3		1			4
Totalt		4	1	5	1	2	13

3. REKOMMENDATIONER 2018

Datum och tidpunkt:	2018-02-01, kl. 07.55	
Plats:	Hökmora driftplats, Västmanlands län	
Typ av händelse:	Plankorsningsolycka	
Typ av fordon och tågnummer:	RC4 74 000 1198-2 samt 22 fyraxliga boggivagnar av typen Sdgms och en lastbil Scania R580 LB6x2HNB med släp ISTRAIL PL-03/59	
Antal ombordvarande:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	1
	Övriga:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Omfattande skador på loket, vagnar och last tillika på lastbil, släp och last	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Omfattande skador på räls, signalkur för vägskyddsanläggningen och kontaktledningsstolpar.	
Andra skador:		
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4.3	
Utgivning av slutrapport:	2018-12-14	

<p><i>J 2018:01 R1</i></p> <p><i>RJ 2018:01 R2</i></p> <p><i>RJ 2018:01 R3</i></p> <p><i>RJ 2018:01 R4</i></p>	<p>Trafikverket rekommenderas att:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kartlägga platser på vägar i vägklass 5 där flera samverkande faktorer kan göra det påkallat att höja väghållningsklassningen, samt överväga om det går att höja klassningen på dessa platser. • Se över hur och på vilket sätt kraven som ställs på underentreprenörer i <i>Standardbeskrivning för Basunderhåll Väg</i> kan sägas klara av situationer med svår halka i korsningar på vägar med klass 5. • Överväga om den regelbundna tunga virkestrafiken på länsväg 759 via Hökmora medför att trafikförhållandet ”vägfordon som innebär särskilda risker” är uppfyllt, vilket skulle leda till ett uppgraderat val av vägskyddsanläggning. • Överväga om användningsområdet för hinderdetektion kan utökas så att även andra plankorsningstyper med andra typer av risker än hög hastighet i större utsträckning än i dag kan bli aktuella för den åtgärden.
<p><i>RJ 2018:01 R5</i></p>	<p>Leif Löfgrens Åkeri AB rekommenderas att:</p> <p>På lämpligt sätt säkerställa att de anställda på företaget får information om det krönta vägvalet inför ett uppdrag, oavsett om aktuellt fordon är utrustat med en hytterminal eller inte.</p>

Haverikommissionen
investigations@havkom.se

Plankorsningsolycka med godståg och timmerbil i Hökmora

Haverikommissionen har den 14 december 2017 bett oss meddela vilka åtgärder vi har vidtagit med anledning av de rekommendationer som lämnats till oss i rapporten, RJ 2018:01. Till Trafikverket riktas fyra rekommendationer i rapporten och nedan redovisas de åtgärder vi vidtar.

Kartlägga platser på vägar i vägklass 5 där flera samverkande faktorer kan göra det påkallat att höja väghållningsklassningen samt överväga om det går att höja klassningen på dessa platser. (RJ 2018:01 R1)

En kommunikationsinsats kommer att genomföras under våren 2019, riktad till underhållsdistrikten i Trafikverket. Den kommer innehålla information och repetition för reglerna i VV Publikation 2002:147 "Val av vinterväghållningsstandard". Regelverket innehåller möjligheten som rekommenderas där "Speciella förhållanden kan motivera att annan väghållningsstandard väljs. Exempel på detta är stora variationer mellan sommar- och vintertrafik, hög andel tunga fordon, viktiga näringslivstransporter samt omfattande kollektivtrafik." Informationen kommer även att omfatta aktuella delar i SHK:s slutrapport för olyckan, RJ 2018:01.

Se över hur och på vilket sätt kraven som ställs på underentreprenörer i Standardbeskrivning för Basunderhåll Väg kan sägas klara av situationer med svår halka i korsningar på vägar med klass 5. (RJ 2018:01 R2)

Trafikverket kommer under hösten 2019 att fortsätta införandet av utökade krav gällande brist- och åtgärdsregistrering i syfte att säkerställa uppfyllande av kontraktsskrav via analysverktyg samt fastställt kontrollprogram. Då införandet sker i samband med uppstart av nya kontrakt sker införandet succesivt över landet. Trafikverket kommer även utreda möjligheten/rimligheten till förändrade regelkrav specifikt för plankorsning väg/järnväg för vägklass 4 och 5.



Överväga om den regelbundna tunga virkestrafiken på länsväg 755 och 759 via Hökmora medför att trafikförhållandet "vägfordon som innebär särskilda risker" är uppfyllt, vilket skulle leda till ett uppgraderat val av vägskyddsanläggning (RJ 2018:01 R3)

Trafikverket ska under hösten 2019 se över förutsättningarna för plankorsningar med särskilda trafikförhållanden enligt riktlinjen "Plankorsningar - val av skyddsalternativ", TDOK 2015:0311. Översynen ska även se på hur bedömningen "vägfordon som innebär särskilda risker" kan tillämpas på olika vägar som korsar trafikerad järnväg. Resultatet redovisas i en rapport.

Överväga om användningsområdet för hinderdetektion kan utökas så att även andra plankorsningstyper med andra typer av risker än hög hastighet i större utsträckning än i dag kan bli aktuella för den åtgärden. (RJ 2018:01 R4)

Trafikverket ska under hösten 2019 se över förutsättningarna kring hur hinderdetektorer kan användas för att minska risker i plankorsningar. Utgångspunkter är bl. a. behov och materialtillgång i förhållande till skrivna krav. Resultatet redovisas i en rapport.

Med vänlig hälsning

Erik Norrgård
Stf. Säkerhetsdirektör

Ägaren till Leif Löfgrens Åkeri AB har fått bett att svara muntligen på den rekommendation som vi gav i samband med publicering av slutrapporten.

I ett telefonsamtal med undertecknad den 4 mars 2019 beskrev ägaren följande åtgärder:

Det är fortfarande så att endast en delmängd av företagets fordon är utrustade med hytterterminaler. Ägaren har dock gått ut med en muntlig instruktion till samtliga förare om att de ska kontrollera det krönta vägvalet innan de påbörjar en körning. Detta kan utföras på flera olika sätt. Dels kan förarna få informationen från en kollega som har en hytterterminal i sitt fordon, dels kan de få informationen skickad till sin smarttelefon eller surfplatta av lastaren. Lastaren är den part som tillser att godset, i det här fallet trämassan, lastas på lastbilen.

Ägaren uppger att förarna idag kontrollerar det krönta vägvalet i större utsträckning än de gjorde tidigare.

Alexander Hurtig
Haveriutredare och utredningsledare, Beteendevetenskap, vägtrafik och övriga händelser