

Innehållsförteckning

1. INTRODUKTION.....	3
1.1 Bakgrund till rapporten	3
1.2 Statens haverikommission.....	3
1.3 Roll och uppgifter.....	3
1.4 Organisation	4
2. UTREDNINGAR	5
2.1 Avslutade utredningar 2024.....	5
2.2 Utredningar färdigställda 2023	5
2.2.2 Utredningar färdigställda 2024.....	5
2.3 Utredningar påbörjade 2024 men inte färdigställda 2024	6
2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2024.....	6
Slutrapport SHK 2024:08 Ursparning, den 27 maj 2023, med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens driftplatsdel, Stockholms län.....	6
Slutrapport SHK 2024:14 Ursparning, den 7 augusti 2023, med resandetåg mellan Iggesund och Hudiksvall, Gävleborgs län	8
Slutrapport SHK 2024:15 Plankorsningsolycka, den 15 januari 2024, mellan tåg och en lastbil med släpvagn vid Ramseröd, Uddevalla, Västra Götalands län	10
2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	11
3. REKOMMENDATIONER 2024	11

Årsrapport Spårtrafik 2024

1. INTRODUCTION

1.1 Bakgrund till rapporten

Enligt 15 c § i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska Statens haverikommission årligen, senast den 30 september, offentliggöra en årsrapport från föregående kalenderår om olyckor och tillbud som berör spårtrafiken. Rapporten skall innehålla uppgifter om genomförda undersökningar, utfärdade säkerhetsrekommendationer och åtgärder som vidtagits med anledning av tidigare utfärdade rekommendationer. Årsrapporten ska sändas till Europeiska unionens järnvägsbyrå senast samma datum, 30 september. Statens haverikommission bytte rapportnummerserie den 1 januari 2023 från RJ till SHK, vilken gäller i dag för alla utredningsområden.

1.2 Statens haverikommission

Säkerhetsutredningar inom spårtrafikområdet genomförs i Sverige av Statens haverikommission (SHK) som är en självständig myndighet under Försvarsdepartementet. 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 (DIREKTIV (EU) 2016/798) genomförts i svensk rätt.

1.3 Roll och uppgifter

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.
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt utredningen.

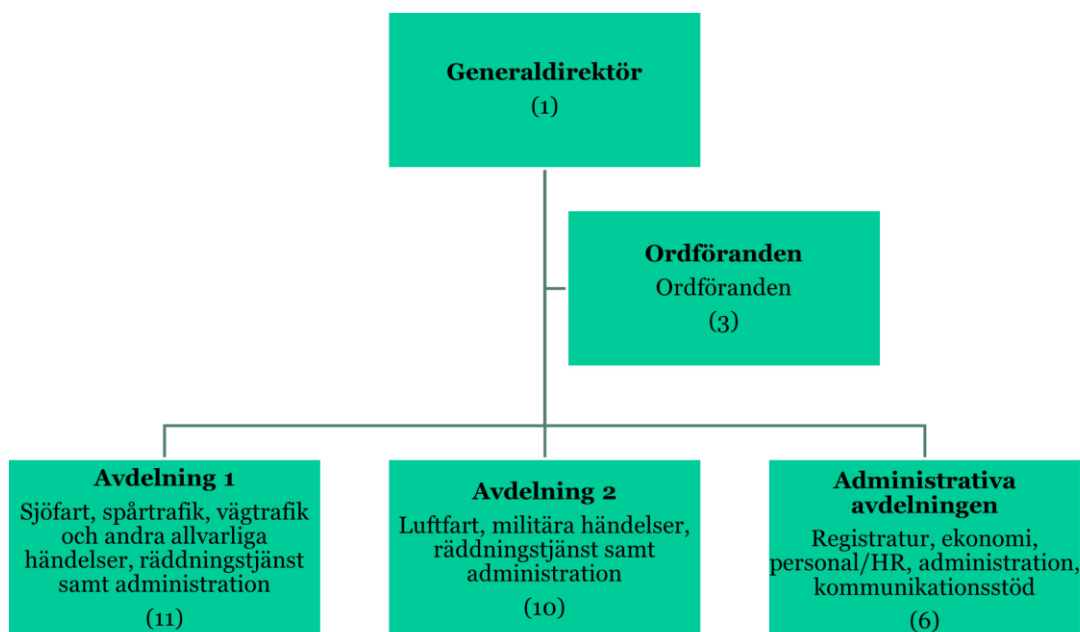
Syftet med SHK:s utredningar är att:

- 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 skadestandsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.4 Organisation



En utredning vid SHK genomförs av en utredningsgrupp som ska 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 myndigheten vid faktainsamling och analys. För de

vanligaste förekommande utredningarna har SHK upphandlat avtal med experter inom olika områden.

2. UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2024

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Olycka	3	1	0	Över 2 miljoner
Tillbud	0	0	0	

2.2 Utredningar färdigställda 2023

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).

2.2.2 Utredningar färdigställda 2024

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2023-05-27	Urspårning med Arlanda Express vid Blackvreten, Stockholms län	i	2024-06-17
2023-08-07	Urspårning med persontåg, mellan Iggesund och Hudiksvall, Gävleborgs län	ii	2024-10-28
2024-01-15	Plankorsningsolycka mellan resandetåg och ett lastbilsekipage, Uddevalla, Västra Götalands län	i	2024-11-13

2.3 Utredningar påbörjade 2024 men inte färdigställda 2024

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2024-02-24	Urspårning på Malmbanan vid Vassijaure, Norrbottens län	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2024

Slutrapport SHK 2024:08

Urspårning, den 27 maj 2023, med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens driftplatsdel, Stockholms län



Bilden visar skadorna i växel 102 mot det urspårade tåget i bakgrunden.

Morgonen den 27 maj 2023 framfördes Arlanda Express tåg 7900 från Stockholm C mot Arlanda flygplats med 67 passagerare ombord. När tåget i 178 km/tim passerade växel 106 på Blackvretens driftplatsdel brast ett svetsförband till växelns rörliga korsningsspets. Korsningsspetsen flyttade sig ur läge under tåget och den andra till fjärde vagnen spårade ur. De urspårade vagnarna följde spåret och studsade över några efterföljande växlar innan det stannade efter cirka 900 meter. En passagerare fick allvarliga skador samtidigt som skadorna på infrastruktur och fordon blev omfattande.

Undersökningar visar att svetsförbanden i den drivanslutningsplatta som överförde kraft från växeldrivet till korsningsspetsen hade bindfel och utmattningssprickor.

Den direkta orsaken till urspårningen var att den rörliga korsningsspetsen i växel 106 flyttades ur läge när svetsförbandet i drivanslutningsplattan brast till följd av restbrott.

Dynamiska lastfall från passerande hjulaxlar har orsakat utmattningssprickor i drivanslutningsplattans svetsförband, med början i stumsvetsarnas bindfel.

På systemnivå var drivanslutningsplattan inte konstruerad för de lastfall och förutsättningar som förelåg i växel 106, samtidigt som regler och rutiner för säkerhetsbesiktning och underhåll inte var utformade att identifiera och åtgärda brister i drivanslutningsplattans svetsförband.



Bilden visar bottenplåten i drivanslutningsplattan som lossnat från vinklarna upp till korsningsspetsen. En av de brustna svetsfogarna framgår där den övre och nedre delen är markerade med vita streckade linjer. Drag- och kontrollstängerna från växeldrivet är synliga i bildens nederkant.

Slutrapport SHK 2024:14

Urspårning, den 7 augusti 2023, med resandetåg mellan Iggesund och Hudiksvall, Gävleborgs län

Den 7 augusti 2023 passerade ett oväder (Hans) Sverige med stora nederbördsmängder och åska. I området Iggesund–Hudiksvall föll drygt 100 mm regn under 10 timmar. Ovädret medförde stora störningar i tågtrafiken.

Ett SJ-tåg med ett drygt 100-tal passagerare var på väg från Stockholms central till Sundsvalls central. Lokföraren på ett föregående tåg hade rapporterat att banvallen hade börjat rasa på en plats utmed sträckan mellan Iggesund–Hudiksvall. Beslut togs därför om nedsatt hastighet till 40 km/tim. När SJ-tåget passerade platsen där raset hade börjat gav banvallen vika och tåget spårade ur med tre av fyra vagnar.

SHK:s utredning visar att Trafikverket visserligen hade den samlade kunskapen om nödvändiga beredskapsåtgärder för stora nederbördsmängder, men att de styrande dokumenten för detta inte var implementerade och kända av all berörd personal och därför inte heller tillämpades i tillräcklig utsträckning. Utredningen visar också att det hade varit ett ras på platsen för olyckan 1999, men att erfarenheterna från händelsen inte var kända för infrastrukturen och platsen var inte identifierad som ett riskområde.

Under utredningsarbetet har SHK gjort iakttagelser som berör säkerhetskulturen inom Trafikverket. Som en övrig observation har bland annat noterats att beslutsprocessen på trafikcentralen ifrågasattes vilket kan tyda på en osäkerhet kring regelverk men kan också indikera brister i säkerhetskultur och en obalans mellan säkerhetskrav och produktionskrav. Mot bakgrund av dessa iakttagelser har SHK riktat en rekommendation till Transportstyrelsen utöver de som riktats till Trafikverket.

Olyckan orsakades av att Trafikverket på systemnivå och i det proaktiva arbetet i den regionala operativa ledningen inte har hanterat riskerna med ovädret Hans på ett adekvat sätt. Trafikverkets styrande dokument för större regnmängder var endast delvis känt och hade inte implementerats på den aktuella trafikcentralen. Det kan också ifrågasättas om Trafikverkets bevakning av pågående nederbörd har varit tillräcklig och om nyttjandet av tillgängliga stöd för den regionala operativa ledningen har skett i tillräcklig omfattning. Trafikverket hade inte identifierat dessa förhållanden och därmed stoppades i förlängningen inte trafiken. Detta väcker frågan hur effektivt Trafikverket arbetar för att främja en god säkerhetskultur i sin verksamhet.

Den direkta orsaken till olyckan var att dräneringen på platsen inte var dimensionerad för vattenflödet som uppstod vid ovädret Hans.



Bilden visar olycksområdet. Vatten har runnit genom banvallen och fört med sig material från banvallen till nedströms liggande mark. Markeringar inlagda av SHK. Den gula markeringen visar rasområdet och den röda pilen visar tågets färdriktning. Foto: Mats Andersson.



Bilden visar de tre bakersta vagnarna och vattnet som forsar genom den rasade banvallen.

Slutrapport SHK 2024:15

Plankorsningsolycka, den 15 januari 2024, mellan tåg och en lastbil med släpvagn vid Ramseröd, Uddevalla, Västra Götalands län

Den 15 januari 2024 kolliderade ett tåg med en lastbil med släpvagn vid plankorsningen Ramseröd strax utanför Uddevalla, plankorsningen var utrustad med en halvbomsanläggning. Statens haverikommission har utrett olyckan.

Lastbilens släpvagn var lastad med prefabricerade betongelement och lastbilen var på väg till en byggarbetsplats vid ett högspänningsställverk utanför Uddevalla samtidigt som persontåg 13232 var på väg från Trollhättan till Uddevalla.

När lastbilen skulle passera över plankorsningen fastnade den över plankorsningen. Anledningen till att lastbilen fastnade var det rådande vinterväglaget och att lastbilen höll en låg hastighet över plankorsningen. Tåget fick ingen förvarning om att lastbilen hade fastnat och kollisionen var oundviklig. I samband med kollisionen avled lokföraren. Tågvärden och fem resenärer fick lindriga skador. Lastbilsföraren klarade sig utan fysiska skador.



Bilden till vänster visar betongelement som låg utspridda efter kollisionen. Skador uppstod på ladan till höger. Bilden till höger visar släpvagnen samt förarhytten på tåget som var totalförstörda.
Foto: Trafikverket.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Utredningar av olyckor/tillbud		2020	2021	2022	2023	2024	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 20.1-2)	Kollision						0
	Kollision med ett hinder						0
	Urspårning		2		3	1	6
	Plankorsningsolycka	1		1		1	3
	Personolycka på grund av tåg i rörelse	1					1
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods-utsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud		1				1
Totalt		2	3	1	3	2	11

3. REKOMMENDATIONER 2024

Datum och tidpunkt:	2023-05-27 kl. 04.35 (LT)	
Plats:	Blackvretens driftplatsdel, Arlanda, Stockholms län	
Typ av händelse:	Urspårning med resandetåg (Arlanda Express)	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg X3, tågsätt 4 vagnar i tågets färdriktning: 93 740 003 004-8, 93 740 003 104-6, 93 740 003 204-2, 93 740 003 304-2. Tåg 7900	
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	67
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
	Passagerare:	1
Skador på rullande materiel:	Ja	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ja	
Andra skador:		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2024-06-17	

SHK 2024:08 R1	A-Train AB rekommenderas att: Med anledning av tidigare högt slitage, underhåll och skadeutfall i växel 106, följa slitage, underhållsbehov och andra relevanta indikationer för att proaktivt identifiera eventuella brister i syfte att säkerställa trafiksäker funktion i den nya växeln. Vid eventuella oklarheter avseende besiktning och underhåll bör A-Train kontakta tillverkaren för bedömning om och i så fall hur instruktioner och rutiner kan förbättras.
SHK 2024:08 R2	Vossloh Switch Systems AB rekommenderas att: Undersöka om svetsförband i nytillverkade drivanslutningsplattor ska dimensioneras för dynamiska lastfall i syfte att minimera risken för utmattningssprickor och brott.
SHK 2024:08 R3	
SHK 2024:08 R4	Trafikverket rekommenderas att: Undersöka drivanslutningsplattor med volymetrisk provning i syfte att säkerställa att svetsförbanden uppfyller ställda krav och detektera eventuella dolda fel i lastbärande svetsar.
SHK 2024:08 R5	
SHK 2024:08 R6	

Datum och tidpunkt:	2023-08-07, kl. 12.31(LT)	
Plats:	Sträckan mellan Iggesund och Hudiksvall, Gävleborgs län	
Typ av händelse:	Urspårning	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg, X55 3357 SJ 94 74 455 3357-5 Tåg 50562	
Antal ombordvarande:	Personal:	3
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
	Passagerare:	3
Skador på rullande materiel:	Ja	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ja	
Andra skador:		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2024-10-28	
SHK 2024:14 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: Genomföra tillsyn riktad mot hur Trafikverket främjar en positiv säkerhetskultur mot bakgrund av den utredning av Trafikverkets säkerhetskultur som Transportstyrelsen genomförde 2015–2017.	
SHK 2024:14 R2	Trafikverket rekommenderas att: - Vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att: - Säkerställa att säkerhetsbesiktning eller annan kontroll omfattar de objekt som har påverkan på banvall och dränering av banvall. - Säkerställa att fastställda dokument och procedurer i organisationen implementeras samt följa upp att rutiner och checklistor efterföljs.	
SHK 2024:14 R3		

SHK 2024:14 R4	○ Skapa bättre underlag och stöd till de funktioner som ska identifiera och bedöma risker samt problemområden.
SHK 2024:14 R5	○ I samverkan med järnvägsföretagen ta fram bedömningsstöd och kriterier för lokförare och tågklarare vid rapportering och bedömning av akuta fel eller risker för fel på banan. I arbetet bör ingå att identifiera och tydliggöra vilken information som en lokförare vid rapporteringen ska förmedla till tågklararen.
SHK 2024:14 R6	○ Undersöka behovet av och möjligheterna till ökad information om infrastrukturpåverkande skogsavverkningar, eller annan förändring i markanvändning med påverkan på ytaavrinning intill järnvägsnätet och om lämpligt införa en rutin för detta.
SHK 2024:14 R7	• I samråd med SOS Alarm Sverige AB och järnvägsföretagen arbeta fram ett sätt att utan fördröjning kunna positionera en järnvägsolycka.

Datum och tidpunkt:	2024-01-15, kl. 08.29 (LT)	
Plats:	Ramseröd, Uddevalla, Västra Götalands län	
Typ av händelse:	Plankorsningsolycka mellan resandetåg och lastbil med släpvagn	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg X12 94 74 412 3194-3 Tåg 13232	
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
	Passagerare:	5
Skador på rullande materiel:	Ja	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ja	
Andra skador:	Lastbil med släpvagn	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2024-11-13	
SHK 2024:15 R1	Trafikverket rekommenderas att: Utifrån dagens förutsättningar utvärdera om det finns skäl att omvärdera beslutet att inte utveckla B-anläggningens (halvbomsanläggningar) funktion med fokus på hur vägskyddsanläggningen kan göras säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter.	
SHK 2024:15 R2	Prioritera arbetet med införande av ett system som varnar lokföraren om föremål vid plankorsningar för att höja säkerheten för järnvägspersonal och resenärer.	

**Slutrapport SHK 2024:08
Urspårning med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens
driftplatsdel
Diariennr J-7/23**

Rekommendation Ref. (SHK 2024:08 R1)

A-Train AB rekommenderas att:

Med anledning av tidigare högt slitage, underhåll och skadeutfall i växel 106, följa slitage, underhållsbehov och andra relevanta indikationer för att proaktivt identifiera eventuella brister i syfte att säkerställa trafiksäker funktion i den nya växeln. Vid eventuella oklarheter avseende besiktning och underhåll bör A-Train kontakta tillverkaren för bedömning om och i så fall hur instruktioner och rutiner kan förbättras. (SHK 2024:08 R1)

A-Train AB svar:

A-Train AB har sedan ibruktagande av den nya växeln, 02SEP2023, ett utökat inspektions - och besiktningsintervall för växel 106.

Enligt TDOK 2014:0240 *Säkerhetsbesiktning av fasta järnvägsanläggningar, hastighetsklass H4* ska besiktning ske med 2 månaders intervall. A-Train AB har efter ibruktagning dubblerat frekvensen till att vara 1 månads intervall, för att se om det föreligger onormalt slitage eller skador. Det utökade intervallet gäller tills vidare.

Proaktivt utförs även kontroll, och smörjning vid behov, på veckobasis.

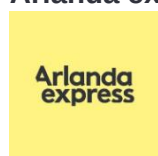
A-Train AB har inte identifierat några oklarheter avseende anvisningar för besiktning och underhåll för växeltyp EVR-60E-300-1:9V som utgör växel 106 sedan installationen. A-Train AB följer regelbundet de uppdateringar och rekommendationer som publiceras för alla installationer inklusive nämnda växeltyp. I det fall någonting uppfattas som oklart kommer tillverkaren att kontaktas för ett klargörande.

Med vänlig hälsning

Peter Henricsson

Säkerhetschef

Arlanda express operated by A-Train AB



[arlandaexpress.com](https://www.arlandaexpress.com)

Endast per mejl:
info@shk.se

J-7/23 – Besked om vidtagna åtgärder

A Inledning

1. Vossloh Nordic Switch Systems AB ("Vossloh") inkommer härmed med besked om vidtagna åtgärder i anledning av de två säkerhetsrekommendationer (SHK 2024:08 R2 och R3) som framställts mot bolaget i Statens haverikommission ("SHK") rapport SHK 2024:08 rörande urspårning med Arlanda Express den 27 maj 2023 vid Blackvretens driftplatsdel, Stockholms län.

B SHK 2024:08 R2

2. SHK har lämnat följande säkerhetsrekommendation till Vossloh.

- Undersöka om svetsförband i nytillverkade drivanslutningsplattor ska dimensioneras för dynamiska lastfall i syfte att minimera risken för utmattningssprickor och brott. (SHK 2024:08 R2)

3. I anledning av säkerhetsrekommendationen har Vossloh anlitat ett externt konsultbolag för att undersöka om svetsförband i nytillverkade drivanslutningsplattor ska dimensioneras för dynamiska lastfall i syfte att minimera risken för utmattningssprickor och brott.
4. Konsultbolagets rapport kan förväntas vara färdigställd i slutet av september 2024. Den preliminära bedömningen av konsultbolaget är dock att svetsförbanden i nytillverkade drivanslutningsplattor inte behöver dimensioneras för dynamiska lastfall.
5. Som framgår i punkt 11 nedan har Trafikverket bett Vossloh att modifiera konstruktionen av drivanslutningsplattan för att förenkla inspektion. Vossloh avser i anledning av detta modifiera konstruktionen av drivanslutningsplattan. Den tänkta nya konstruktionen kommer inte ha svetsförband på det sätt som den aktuella drivanslutningsplattan i växel 106 (detta kommer innebära att frågan om dimensionerna av svetsförband i nytillverkade drivanslutningsplattor blir överspelad).

C SHK 2024:08 R3

6. SHK har lämnat följande säkerhetsrekommendation till Vossloh.

- Följa upp regler och rutiner för att säkerställa att svetsarbeten uppfyller krav och standarder. (SHK 2024:08 R3)

7. I anledning av säkerhetsrekommendationen har Vossloh planerat in två revisioner av svetsverksamheten, utförda av externa konsulter, i den fabrik som tillverkat den aktuella drivanslutningsplattan.
8. Den första revisionen har genomförts och var en generell revision av svetsningen med genomgång av kompetenser, dokumentation m.m. Det preliminära resultatet av revisionen är att det råder god ordning i svetsverksamheten. Den fullständiga rapporten förväntas dock vara klar senare under hösten 2024.
9. Den andra revisionen kommer att vara inriktad på drivanslutningsplattan som specifik produkt. Denna revision avses att genomföras i slutet av 2024 eftersom det är först då som det kan bli aktuellt att tillverka nya drivanslutningsplattor (för det fall den nya designen inte är färdigställd).

D Särskilt rörande säkerhetsrekommendationer riktade till Trafikverket

10. Vossloh har haft dialog med Trafikverket i anledning av de säkerhetsrekommendationer som riktats mot Trafikverket.
11. Det kan noteras att Trafikverket i samband med dessa dialoger och säkerhetsrekommendation SHK 2024:08 R5 bett Vossloh modifiera konstruktionen av den aktuella drivanslutningsplattan för att förenkla inspektion. Under hösten 2024 kommer Vossloh därför att ta fram ett förslag på en modifierad konstruktion av drivanslutningsplattan. Denna konstruktion kommer förenkla inspektion och inte ha de svetsar som den nu aktuella drivanslutningsplattan har.

Örebro som ovan
Vossloh Nordic Switch Systems AB

Björn Lundvall

Ärendenummer
TRV 2023/62368
Motpartens ärendenummer
J-7/23

Dokumentdatum
2024-09-16

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare
Statens haverikommission
P.O. Box 6014
SE-102 31 Stockholm

Kopia till
Diariet Trafikverket

info@shk.se

Trafikverkets svar på av Statens haverikommission ställda säkerhetsrekommendationer med anledning av urspårningen på Arlandabanan, 2023-09-17

Haverikommissionen har bett Trafikverket meddela vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av de rekommendationer som lämnats i slutrapporten SHK 2024:08.

Trafikverket rekommenderas att:

Undersöka drivanslutningsplattor med volymetrisk provning i syfte att säkerställa att svetsförbanden uppfyller ställda krav och detektera eventuella dolda fel i lastbärande svetsar. (SHK 2024:08 R4)

Kontrollernas kvalitet är avgörande för att få en effektiv riskmitigering. Trafikverket byter drivanslutningsplattor på ett urval spårväxlar och genomför sedan provning, testning samt förstörande provning i laborationsmiljö på dessa plattor för att få en bättre bild av problemet. Det är svårt att uppnå bra kvalitet på kontrollerna när man genomför oförstörande prov såsom sprickindikering i spårmiljö.

Trafikverket har efter genomförd verksamhets- och riskanalys gått igenom och säkrat Trafikverkets växlar med liknande konstruktion. Fokus har varit och kommer att vara de nio växlar som är utrustade med rörlig korsningsspets samt en och samma typ av drivplatta. Ytterligare kontroll av de 126 växlarorna visade sig ha två drivplattor vilket minskar sannolikheten att enstaka fel ska ge motsvarande konsekvenser som den i växeln i Blackvreten.

Fokus har lagts på dessa nio växlar som inte uppnår samma volym gällande trafikering som i den aktuella växeln i Blackvreten. Utbyte av drivplattor kommer ändå att ske samt fortsatt egen fördjupad utredning. Nya drivanslutningsplattor i dessa växlar EVR-60E-300-1:9 skall uppfylla de krav som ställs på plattorna enligt svaret på rekommendationen R5. Trafikverket

Ärendenummer
TRV 2023/62368
Motpartens ärendenummer
J-7/23

Dokumentdatum
2024-09-16

byter även ut 16 drivanslutningsplattor i befintliga spårväxlar EVR-UIC60-2500-1:26,5/27,5 mot nya drivanslutningsplattor.

Vår kontrollmetod innebär att samtliga drivanslutningsplattor som tas ut undersöks med bland annat ultraljud för att leta efter bindfel, eventuella sprickor och andra brister i konstruktion eller kvalitet. Utifrån detta avgörs i vilken utsträckning övriga drivanslutningsplattor ska bytas. Visar det sig att drivanslutningsplattorna är bristfälliga kommer samtliga drivanslutningsplattor att bytas. Förutom de 25 drivanslutningsplattor som byts enligt ovan finns ytterligare 236 drivanslutningsplattor av denna typ.

Trafikverket rekommenderas att:

Se över styrande dokument i syfte att säkerställa att svetsförband i drivanslutningsplattor till rörliga korsningsspetsar i Trafikverkets infrastruktur kontrolleras i erforderlig omfattning för att minimera riskerna för utmattningssprickor och brott. (SHK 2024:08 R5)

Trafikverket ser över nuvarande regelverk och reviderar, om så krävs, kravbilderna både för gällande leverantörsavtal och vid framtagning av nya tekniska kravspecifikationer för framtida upphandlingar där svetsade konstruktioner ingår.

Detta innebär följande:

- Tillverkande leverantör ska arbeta utifrån ett tredjeparts-certifierat kvalitetssystem motsvarande SS-EN ISO 3834-2.
- I tillverkningen av svetsade komponenter ska leverantören kunna visa upp att man har godkända svetsprocedurer enligt SS-EN ISO 15614-1, specifikation för och kvalificering av svetsprocedurer, och att relevant WPQR är gällande och att WPS är framtagen från denna.
- Tillverkande leverantör ska kunna visa hur man hanterar ansvarsdelen i tillverkningen enligt SS-EN ISO 14731, tillsyn vid svetsning, där man bland annat säkerställer att rätt kompetens finns på företaget genom svetsingenjör (IWE), svetstekniker (IWT) och svetsspecialist (IWS).
- Leverantören ska kunna uppvisa att svetsande personal har rätt kompetens och behörigheter enligt SS-EN ISO 9606-1, svetsarprövning, så utförandet av själva svetsningen utförs på ett kvalitetssäkert sätt.

Ärendenummer
TRV 2023/62368
Motpartens ärendenummer
J-7/23

Dokumentdatum
2024-09-16

- Efter svetsning ska leverantören kunna uppvisa att svetsade komponenter uppfyller krav enligt SS-EN ISO 5817, kvalitetsnivåer, och att oförstörande provning är utförd av kvalificerad personal som uppfyller krav enligt SS-EN ISO 9712, oförstörande provning – kvalificering och certifiering av personal.

Trafikverket rekommenderas att:

I samråd med SOS Alarm Sverige AB arbeta fram ett sätt att snabbt kunna positionera en järnvägsolycka. Arbetet bör inriktas på att Trafikverket, i samband med den första informationen om olyckan, ska kunna ta fram och förmedla en position som SOS Alarm och räddningsresurser kan relatera till. (SHK 2024:08 R6)

Trafikverket utvecklar nuvarande arbetssätt och teknikstöd för att kommunikation och tillvägagångssätt ska bli tydligare. Detta gäller intern och extern kommunikation

Trafikledningen för järnväg på Trafikverket har sedan många år tillbaka ett etablerat arbetssätt där kilometertal används för positionering på järnvägen. Detta används från båda parter i kommunikation med SOS Alarm.

Vidare har trafikledningen tillgång till stödsystem i form av karttjänster som kan användas för att mer exakt positionera en plats. I dessa kartor kan användaren se olika typer av anläggningsdata såsom kilometertal, signaler, spårväxlar och dylikt i ett kartlager ovanpå topografiska kartor eller ortofoton. Ur dessa kartor kan användaren få fram koordinater enligt WGS84, SWEREF99 och RT90.

Rutinbeskrivningen TDOK 2014:0088 *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg* beskriver larmhanteringen vid olyckor för den personal inom trafikledningen som hanterar inkomna larm. Under avsnitt 5.2.3 *Ingående aktiviteter/uppgifter, Tågklarare, SOS Alarm* beskrivs följande: *Om räddningsinsats behövs och blåljusmyndigheter har svårighet att lokalisera händelseplatsen kan karttjänster användas för att ta fram vägnamn, GPS-position eller andra geografiska punkter för att underlätta navigering.*

Trafikledningen har etablerade arbetssätt för både repetitions- och fortbildning, dessa arbetssätt syftar till att kunna utveckla och bibehålla en relevant förmåga för de roller som är berörda. Trafikledningen har också pågående utvecklingsaktiviteter som syftar till att ytterligare stärka dessa arbetssätt.

Ärendenummer
TRV 2023/62368
Motpartens ärendenummer
J-7/23

Dokumentdatum
2024-09-16

Mot bakgrund av ovanstående beskrivning anser Trafikverket att tillräckliga arbetssätt för att utveckla och bibehålla en förmåga att snabbt positionera en olycksplats redan finns på plats och är implementerade. Utvecklingen av arbetssätt och teknikstöd sker med det som utgångspunkt.

Med vänlig hälsning

Malin Holen
Chef Verksamhetsområde Underhåll

malin.holen@trafikverket.se
Direkt: 010-123 24 46

Trafikverket

Adress: Box 810, 781 28 Borlänge
Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/62368, Motpartens ärendenummer J-7/23, Dokumentdatum 2024-09-16, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Part:

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport SHK
2024:14, Ursparning med resandetåg
50562, den 7 augusti 2023, på sträckan mellan
Iggesund–Hudiksvall i Gävleborgs län****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport SHK 2024:14, om ursparning med resandetåg 50562 den 7 augusti 2023 på sträckan mellan Iggesund–Hudiksvall i Gävleborgs län.

SHK riktar i rapporten följande säkerhetsrekommendation till Transportstyrelsen:

- Genomföra tillsyn riktad mot hur Trafikverket främjar en positiv säkerhetskultur mot bakgrund av den utredning av Trafikverkets säkerhetskultur som Transportstyrelsen genomförde 2015–2017. (SHK 2024:14 R1)

Här följer Transportstyrelsens svar på SHKs rekommendation:

Relevanta delar av den tidigare utredningen om säkerhetskultur (som vi genomförde 2015-2017) kommer att följas upp i den kommande tematillsynen mot Trafikverkets säkerhetskultur som redan är planerad under andra halvan av 2025. Tematillsynen har planerats bland annat utifrån de slutsatser Transportstyrelsen dragit från den pågående tillsynen mot införandet av ett nytt trafikplaneringssystem (MPK).

Transportstyrelsen tematillsyn mot Trafikverkets säkerhetskultur var planerad redan innan SHK:s rapport om urspårningen i Iggesund publicerades.

En tematillsyn går djupare in i ett ämne än en ordinarie tillsyn och i detta fall kommer myndighetens Kompetenscentrum för Human Factors/MTO (Människa, Teknik, Organisation) att bistå med kunskap och erfarenhet.

I Transportstyrelsens pågående tillsyn mot Trafikverkets införande av MPK framgick att delar av bristerna utifrån den utredning av säkerhetskultur som vi genomförde 2015–2017 fortfarande kvarstod inom Trafikverket.

Förväntad effekt av våra tillsyner är att organisationer ska uppmärksammas på, och hantera, de eventuella avvikelser och brister vi hittar vid tillsynen, i syfte att förbättra säkerheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Petra Wernström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Maria Jäderholm, sektionschef Petra Särefjord och utredare Gisela Liss, den senare föredragande.

Detta beslut finns endast i elektronisk form och saknar därför namnunderskrift.

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Svenska Haverikommissionen

Kopia till
Infrastruktur och
landsbygdsdepartementet
Trafikverket diariet

Urspårning resandetåg Iggesund-Hudiksvall

Nedan följer Trafikverkets svar på de rekommendationer som Statens haverikommission lämnat i sin slutrapport SHK 2024:14 där Statens haverikommission har utrett en olycka där tåg 50562 spårade ut mellan Iggesund–Hudiksvall, Gävleborgs län, den 7 augusti 2023.

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att säkerställa att säkerhetsbesiktning eller annan kontroll omfattar de objekt som har påverkan på banvall och dränering av banvall. (SHK 2024:14 R2)

Trafikverkets regelverk för besiktning (säkerhets- och underhållsbesiktning) omfattar bland annat de objekt som ingår i järnvägsbankens avvattningssystem. Händelsen vid urspårningen indikerar att besiktning och kontroll av de objekt som påverkar banvallen och dess dränering kan behöva utvecklas på grund av risk för ökat antal extrema väderhändelser i ett förändrat klimat.

Planerade åtgärder

- Trafikverket kontrollerar nuvarande regelverk, TDOK 2021:0415 säkerhetsbesiktning – banunderbyggnad (KRAV) samt TDOK 2014:0240 Säkerhetsbesiktning av fasta järnvägsanläggningar (KRAV), och reviderar, om så krävs, kravbilden gällande kontroll av de objekt som har påverkan på banvall och dränering av banvall. Start T1 2025 och mål att vara klart i slutet av T3 2026.

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att säkerställa att fastställda dokument och procedurer i organisationen implementeras samt följa upp att rutiner och checklistor efterföljs. (SHK 2024:14 R3)

Planerade åtgärder

- Utredning startas för att säkerställa att vi har relevanta och uppdaterade arbetssätt gällande bl.a. besiktning, , rutiner och checklistor för väderhändelser. Start T1 2025 och mål att vara klart i slutet av T3 2026.

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

- Trafikverket kontrollerar så att fastställda dokument, TDOK 2021:0415 säkerhetsbesiktning – banunderbyggnad (KRAV) samt TDOK 2014:0240 Säkerhetsbesiktning av fasta järnvägsanläggningar (KRAV), och procedurer är fullt ut implementerade samt kommer att följa upp att rutiner och checklistor efterföljs. Start T1 2027 och mål att vara klart i slutet av T3 2028.

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att skapa bättre underlag och stöd till de funktioner som ska identifiera och bedöma risker samt problemområden. (SHK 2024:14 R4)

Trafikverket arbetar med klimat- och sårbarhetsanalyser på olika nivåer ifrån övergripande till mer detaljerad anläggningsnivå i GIS. Dessa kan vara ett bra hjälpmedel vid identifiering av riskplatser utifrån ras, skred, erosion och översvämning. Analyserna ger ett stöd vid riskinventering för att identifiera känsliga/utsatta punkter i anläggning. De kan inte ersätta geotekniska undersökningar i anläggningen, men ger bra och relevanta indikationer på var problemområden kan finnas nu och i framtiden. Arbetet är pågående och kommer vara en del av Trafikverkets löpande verksamhet vilket innebär att det inte finns något slutdatum utan tvärtom kommer arbetet att ständigt behöva uppdateras och förändras beroende på ny tillkommande teknik och kunskapsunderlag.

Planerade åtgärder

- Trafikverket fortsätter arbetet med att implementera och utveckla arbetssätt med klimat- och sårbarhetsanalyser och klimatanpassningsåtgärder i ordinarie verksamhet. Arbetssätt för klimat- och sårbarhetsanalyser järnväg ska vara implementerade senast T3 2025.

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att i samverkan med järnvägsföretagen ta fram bedömningsstöd och kriterier för lokförare och tågklarare vid rapportering och bedömning av akuta fel eller risker för fel på banan. I arbetet bör ingå att identifiera och tydliggöra vilken information som en lokförare vid rapporteringen ska förmedla till tågklararen (SHK 2024:14 R5)

De åtgärder som planeras riktas främst till tågklararen genom bl.a. kompletterande frågor till lokförare vid anmälan om spårfel, åtgärden påverkar indirekt även lokföraren då denne kommer få mer specifika frågor att svara på vid anmälan. Vidare ser vi ett behov av att se över de

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

gemensamma reglerna i TTJ gällande när anmälan om spårfel krävs, detta behov kommer spelas in till TTJ regelförvaltningsgrupp av VO TR representanter.

Planerade åtgärder

- Kompletterande frågor vid anmälan om spårfel. Införs i TDOK 2014:0089 (Instruktion) *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg* och systemet *BOTA*. Tågklareraren bör till anmälan ställa ett antal förutbestämda frågor för att avgöra om spåret kan trafikerats med STH 40 eller om trafiken behöver stoppas. Exempelvis om banvallen är skadad, om det finns synliga skred eller ras eller om det är höga vattenflöden. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026
- Krav på att tågklareraren ska ta hänsyn till andra faktorer vid val av åtgärd. Införs i TDOK 2014:0088 (Rutin) *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg*. Exempel på detta är tidigare anmälningar på platsen och befintliga fel. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026
- Krav på att tågklareraren ska ta hänsyn till aktuella vädervarningar vid val av åtgärd. Införs i TDOK 2014:0088 (Rutin) *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg*. Systemet *Operativ karta* kan presentera aktuella vädervarningar som ett lager ovanpå kartan. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026
- Utbildning för tågklarerare i systemet *Operativ karta* samt tillämpning vid larmhantering tas fram för att kunna möta de nya kraven. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026
- Uppföljning av tågklarerarens kunskaper och färdigheter i systemet *Operativ karta* förs in i TDOK 2019:0043 (Rutin) *Individuell uppföljning av operativa trafiksäkerhetsfunktioner*. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026

Trafikverket rekommenderas att vidta åtgärder för att stärka beredskapen för stora nederbördsmängder genom att undersöka behovet av och möjligheterna till ökad information om infrastrukturpåverkande skogsavverkningar, eller annan förändring i markanvändning med påverkan på ytavrinning intill järnvägsnätet och om lämpligt införa en rutin för detta (SHK 2024:14 R6)

Nuläge: Trafikverket deltar i delegationen för ras, skred och erosion som SGI ansvarar för, men har idag ingen formell samverkan med Skogsstyrelsen

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

eller SGI gällande löpande skogsbruksåtgärder.¹ Viss samverkan finns dock med Skogsstyrelsen i några av Trafikverkets regioner och Skogsstyrelsens distrikt. Varken Trafikverket eller Skogsstyrelsen har idag ett utpekat formellt huvudansvar för att utvärdera riskerna för ras, skred och erosion vid avverkning nära infrastruktur. I Skogsstyrelsens databaser finns underlag från både planerade och utförda avverkningar i riskområden tillgängliga.^{2,3} Kartorna visar endast vilka sluttningar som har förutsättningar att erodera eller rasa och i vilka bäckar som slamströmmar kan uppkomma, men inkluderar inte effekter av extrema väderhändelser.⁴

Behov: Trafikverkets uppfattning är att det finns följande behov av ökad samverkan:

- Informationsutbyte mellan Trafikverket, Skogsstyrelsen och SGI angående naturrelaterade risker vid avverkning och påverkan med ökad ytavrinning, i syfte att minimera risk för skador på viktig infrastruktur.
- Skapa formaliserade kontaktvägar, som gör det enklare att samverka mellan myndigheter vid ärendehandläggning.
- Fördjupad analys om hur samverkan ska genomföras effektivt och önskade åtgärder kunna uppnås. Det kan inom ramen för detta även finnas behov av förtydliganden hur lagstiftning och ansvarsförhållanden ska fungera i praktiken.

Planerade åtgärder:

- Trafikverket har inlett ett samarbete med Skogsstyrelsen kring utbyte av kunskap om skogsavverkning och dess effekter för utpekade riskområden nära infrastruktur på väg och järnväg. Inriktningen är att prioritering av informationssamverkan bör göras utifrån riskområden och informationsutbytet ske på regional nivå. Trafikverket planerar att inleda dialog om hur samverkan ska ske under T1 2025⁵.

¹ SGI ansvarar för delegationen ras, skred och erosion. Delegationen ska vara ett kontakt- och samverkansorgan för myndigheter som berörs av frågor kopplade till ras, skred och erosion.

² [Karttjänst](#) med genomförda avverkningar

³ [Avverkningskoll](#) visar planerade avverkningar

⁴ [Produktblad sks områden skogsbruk exploateringar orsaka erosion ras slamstrommar.pdf](#)

⁵ Utveckling av samverkan mellan Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut och Trafikverket för att minimera skador från erosion, ras, skred och slamströmmar. Ett projekt inom Myndighetsnätverket för klimatanpassning. Trafikverket (arbetsversion), 2024.

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

- Arbetet ska resultera i rutiner för samråd och informationsutbyte vid skogsavverkningar där ökad risk finns för naturrelaterade skador på väg- och järnvägsinfrastruktur.
- Mängden information som kan bli aktuell för samverkan från avverkningar i känsliga områden behöver utredas.

Tidigare framtagna rapporter av Skogsstyrelsen och SGI pekar på problematiken med påverkan på infrastruktur vid skogsbruksåtgärder, behov av samverkan samt kartläggning av roller och ansvar vid ras- och skredshändelser.^{6,7}

Trafikverket rekommenderas att i samråd med SOS Alarm Sverige AB och järnvägsföretagen arbeta fram ett sätt att utan fördröjning kunna positionera en järnvägsolycka (SHK 2024:14 R7)

Trafikverket har redan idag systemstöd på plats med kartor och funktioner som kan användas av tågklareraren vid larm för att närmare och med GPS-koordinater kunna positionera en plats. Många tåg delar redan idag GPS-position med Trafikverket vilket presenteras i detta system. Åtgärderna inriktas därför mot att använda detta system även inom larmhantering.

Planerade åtgärder

- Krav på att tågklareraren ska använda systemet *Operativ karta* för positionering av olycksplats. Införs i TDOK 2014:0088 (Rutin) *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg*. I systemet Operativ karta kan tågklareraren få fram GPS-koordinater från alla inlagda objekt (ex. signaler, plankorsningar, ktl-stolpar etc.) men även för tåg. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.
- Säkerställa att systemet *Operativ karta* har en tillräcklig tillgänglighet och att det i systemets dokumentation är tydligt att systemet används för larmhantering. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.
- Ta fram reservrutin för de fallen då systemet Operativ karta inte är tillgängligt. Införs i TDOK 2014:0088 (Rutin) *Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg*. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.
- Utbildning för tågklarerare i systemet *Operativ karta* samt tillämpning vid larmhantering tas fram för att kunna möta de nya kraven. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.

⁶ [Skogsbruksåtgärder och skador på samhällsfunktioner](#). Skogsstyrelsen 2021:9

⁷ [Kartläggning av roller och ansvar för ras- och skredfrågor i samhället](#). Statens Geotekniska Institut, 1.1-2103-0202

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

- Uppföljning av tågklarerarens kunskaper och färdigheter i systemet Operativ karta förs in i TDOK 2019:0043 (Rutin) *Individuell uppföljning av operativa trafiksäkerhetsfunktioner*. Start T1 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.
- Utred möjligheten att krävställa att järnvägsföretagen delar GPS-koordinater för sina tåg med Trafikverket. Start T2 2025, mål att vara klart slutet av T3 2026.

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

Dokumentegenskaper: Skapat av Fousinette Thomas, PLa2v Ärendenummer TRV 2023/84700, Dokumentdatum 2025-01-29, Konfidentialitetsnivå 2 Intern, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2023/84700
Motpartens ärendenummer
J-9/23

Dokumentdatum
2025-01-29

Ulrika Geeraedts
Planeringsdirektör

ulrika.geeraedts@trafikverket.se

Mobil: 072-235 65 59

Trafikverket

Adress: Röda vägen 1, Borlänge

Besöksadress: Röda vägen 1, Borlänge

Telefon: 0771-921 921

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/84700, Motpartens ärendenummer J-9/23, Dokumentdatum 2025-01-29, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2024/7164
Motpartens ärendenummer
J-1/24

Dokumentdatum
2025-02-03

Ej känsligt

Mottagare
Statens Haverikommission

Kopia till
[Kopia till]

Plankorsningsolycka utanför Uddevalla

Trafikverket har mottagit Statens haverikommissions slutrapport gällande plankorsningsolyckan med tåg 13232 och ett lastbilsekipage vid Ramseröd, Uddevalla, Västra Götalands län, den 15 januari 2024 (SHK 2024:15).

Nedan följer svar på de säkerhetsrekommendationer som riktades till Trafikverket.

SHK 2024:15 R1

*Utifrån dagens förutsättningar utvärdera om det finns skäl att omvärdera beslutet att inte utveckla B-anläggningens funktion med fokus på hur vägskyddsanläggningen kan göras säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter.
(SHK 2024:15 R1)*

En utveckling av B-anläggningars funktion har inte utförts och bedöms inte varit motiverat. Produkter har utvecklats och genomförts den senaste 10-årsperioden i samband med Trafikverkets upphandling av den nya ALEX-tekniken. Trafikverket arbetar med omvärldsbevakning och deltar i internationella nätverk för att vara uppdaterade om möjliga nya lösningar.

Järnvägssystemet har ett antal skyddsalternativ som följer europeiskt lagkrav och är godkända av Transportstyrelsen. Att ha alternativet halvbommar har varit en stor framgångsfaktor och stärkt skyddet i plankorsningar som tidigare enbart hade ljus- och ljudsignaler. Sedan dessa infördes har olyckorna minskat markant. Halvbomsanläggningar stärker skyddet för vägtrafikanter men har kortare sträcka där lokföraren får klarsignal än helbomsanläggningar, vilket innebär att tåget inte kan stanna innan en plankorsning.

Helbomsanläggningar byggs där det är trafikflöden som kräver det. Halvbomsanläggningar finns oftast utanför tätorter på mindre vägar. Helbomsanläggningar kan byggas med tillägsskydd hinderdetektor vilket gör det säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter. Att bygga om alla halvbomsanläggningar till helbomsanläggningar är inte motiverat då det kommer kräva omfattande resurser och ombyggnationer. Det skulle även skapa längre väntetid för vägtrafikanterna, t ex särskilt om flera plankorsningar ligger så nära varann att de behöver gemensamma signaler.

Förutom skyddsalternativ måste också vägens beskaffenhet beaktas. Säkerhet i plankorsningar är en fråga för både väg- och järnvägssäkerhet. Det ska vara

Ärendenummer
TRV 2024/7164
Motpartens ärendenummer
J-1/24

Dokumentdatum
2025-02-03

möjligt att framföra olika typer av vägfordon utan risk för att dessa fordon blir stående i en plankorsning. Att bygga om vägar är en åtgärd som är enklare då det inte berör järnvägens funktion såsom signalsystem.

SHK 2024:15 R2

Prioritera arbetet med införande av ett system som varnar lokföraren om föremål vid plankorsningar för att höja säkerheten för järnvägspersonal och resenärer. (SHK 2024:15 R2)

Den åtgärd som skyddar lokförare och resenärer från påkörning mot ett vägfordon är hinderdetektor och det skyddsalternativet har funnits på ca 80 platser i Sverige sedan 1980-talet. Hinderdetektorn känner av fordon som blir stående i plankorsningen genom inbyggda slingor i vägen. Denna lösning har fungerat bra och förhindrat olyckor. Just denna produkt har gått ur tiden och kan inte monteras på nya platser.

Upphandling av en ny typ av hinderdetektor med laserkomponent har genomförts och kommer kunna införas 2027.

Ärendet har föredragits för avdelningschefer Anna Gabrielsson och Ann-Sofie Atterbrand.

Med vänlig hälsning Helena Rådbo, handläggare.

Anna Gabrielsson
Avdelningschef Järnvägsplanering

Anna.gabrielsson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 92 32
Mobil: 070-168 26 19

Trafikverket

Adress: Röda Vägen 1
Besöksadress: 781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/7164, Motpartens ärendenummer J-1/24, Dokumentdatum 2025-02-03, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Trafikverket
Röda Vägen 1
781 89 Borlänge

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Helena Rådbo
Järnvägsplanering
Direkt: 010-1242971
Mobil: 070-7246339
helena.radbo@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2024/7164
Motpartens ärendenummer
J-1/24

Dokumentdatum
2025-02-03

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.