

## SAMMANFATTNING

Den 1 februari 2018 skulle en lastbil med släp transportera timmer mellan en avverkningsplats i Strömsberg norr om Tierp, och en såg i Karbenning sydöst om Norberg. Föraren av timmerlastbilen var en elev under upplärning. 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 momentan förlust av kontroll över ekipaget. Genom att använda en sandningsanordning på lastbilen och därefter accelerera lyckades föraren och handledaren få med sig släpet en bit, men släpet fastnade sedan i en järnvägsstolpe och ekipaget 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 (halvbomsanläggning) hade begränsade möjligheter att upptäcka fordonet i plankorsningen och ge tåget möjlighet att stanna i tid.

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

## Säkerhetsrekommendationer

### Trafikverket rekommenderas att:

- 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)
- 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)
- 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)

- 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)*

**Leif Löfgrens Åkeri AB rekommenderas att:**

- 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. *(RJ 2018:01 R5)*