

Årsrapport Spårtrafik **2021**

**Rapport till Europeiska unionens
järnvägsbyrå**

Statens haverikommission

Sverige

Diariernr A-8/22

2022-01-24

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	Bakgrund till rapporten	4
1.2	Statens haverikommission	4
1.3	Roll och uppgifter	4
1.4	Organisation.....	5
2.	UTREDNINGAR.....	7
2.1	Avslutade utredningar 2021	7
2.2	Utredningar färdigställda 2021	7
2.2.1	Utredningar färdigställda 2021	7
2.3	Utredningar påbörjade 2021 men inte färdigställda 2021	7
2.4	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2021	8
2.5	Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	10
3.	REKOMMENDATIONER 2021	10

1. INTRODUKTION

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.

1.2 Statens haverikommission

Säkerhetsutredningar inom spårtrafikområdet genomförs i Sverige av Statens haverikommission (SHK) som är en självständig myndighet under Justitiedepartementet.

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 2004/49/EG) 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., eller
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt utredningen.

Syftet med SHK:s utredningar är att:

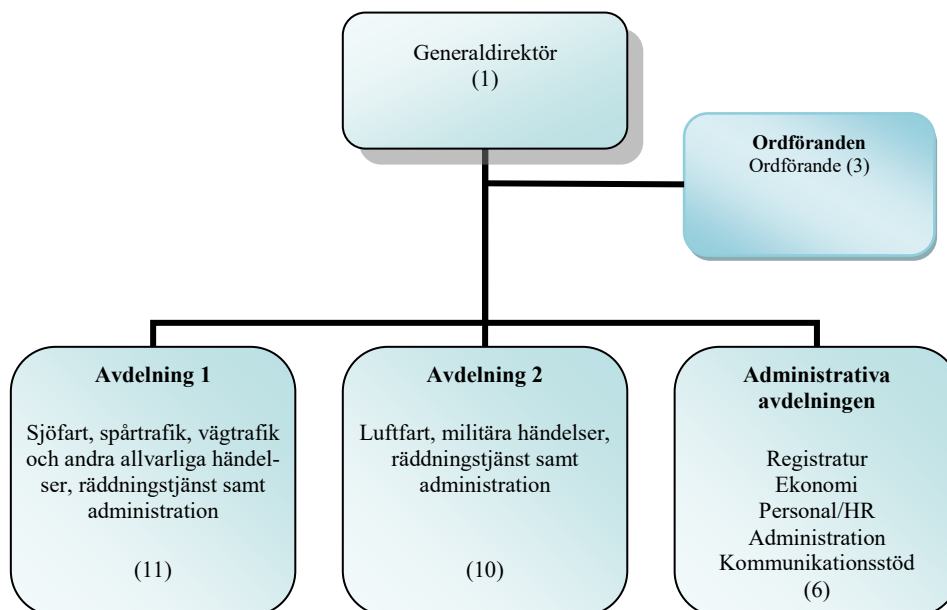
- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning 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 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 2021

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

2.2 Utredningar färdigställda 2021

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 2021

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2020-03-05	Plankorsningsolycka mellan ett tåg och en lastbil med maskin-trailer vid Hofors, Gävleborgs län	i	2021-06-01

2.3 Utredningar påbörjade 2021 men inte färdigställda 2021

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2021-02-01	Tillbud till kollision efter förlorad indikering av tåg 8121 vid Garsås, Dalarnas län	ii
2021-02-11	Urspårat godståg på sträckan Kummelby–Häggvik, Stockholms län	i
2021-11-07	Urspårning med tåg 9942 på sträckan Linaälv–Sikträsk, Norrbottens län	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2021

Slutrapport RJ 2021:01 – Plankorsningsolycka med tåg 8179 och en lastbil med maskintrailer mellan Granstanda och Hofors, Gävleborgs län, den 58 mars 2020



Figur 1. Bild på lastbils ekipage med trailer. Foto: Wallners Specialtransporter AB.



Figur 2. Bild på stenkrossverk av liknande typ som det aktuella. Foto: Nordschakt AB.

Den 5 mars 2020 skulle en lastbil transportera ett stenkrossverk på trailer mellan två bergtäkter. Strax före slutdestinationen behövde lastbils ekipaget passera plankorsning på en enskild grusväg skyltad med en varning för att maskintrailers kan fastna på korsningen. Föraren som passerat korsningen ett flertal gånger tidigare stannade därför innan plankorsningen och höjde trailern för att inte fastna.

Föraren började därefter köra över korsningen. När lastbils ekipaget befann sig mitt på korsningen fastnade trailern på ett vägkrön täckt av is och snö och ekipaget blev stående på korsningen. Föraren försökte höja trailern ytterligare för att få loss ekipaget men hann inte innan vägskyddsanläggningen, en halvbomsanläggning, började signalera för ett ankommande tåg. Föraren hann dock lämna plankorsningen och sätta sig i säkerhet.

När lokföraren i det annalkande tåget såg att det fanns ett hinder på plankorsningen inledde han omedelbart nödbromsning. Tåget träffade lastbils ekipaget på dess svagaste del, mellan hytten och trailern, i en hastighet av 103 km/tim. Sexton av tågpassagerarna skadades lindrigt, ingen person blev allvarligt skadad.

Lokföraren och avgångssigneraren¹ fick lindriga skador. Omfattande skador uppkom på tåget, lastbilsekipaget, stenkrossverket och järnvägsinfrastrukturen.

Olyckan orsakades av att de rådande förhållandena vid plankorsningen, avseende vägens ogynnsamma profil i kombination med utbredningen av snö- och istäckets, inte var fullt ut kända vid passagen över plankorsningen.

En bidragande orsak till olyckan var att vägen över plankorsningen inte hade förberetts i tillräcklig omfattning för transporten. Detta berodde på kommunikationsbrister om vilka förberedelser som behövdes och olika uppfattningar hos infrastrukturförvaltaren av järnvägen och den enskilda väghållaren om vilken aktör som skulle utföra vinterunderhållet av plankorsningsområdet. Snö- och istäckets betydelse för ekipagets möjlighet till passage över plankorsningen var dessutom inte identifierat av någon av de inblandade parterna.

En bakomliggande orsak till olyckan och brist på systemnivå var att beslutade åtgärder, av dåvarande infrastrukturförvaltare, för att åtgärda den sedan tidigare riskidentifierade vägprofilen aldrig blev av. Detta berodde på en omorganisation och att den nuvarande infrastrukturförvaltaren saknat systematik i uppföljning av tidigare beslutade plankorsningsåtgärder.

En ytterligare brist på systemnivå var att vägskyddsalternativet som användes i plankorsningen och som även används vid många andra plankorsningar har begränsade möjligheter att upptäcka ett fordon i en plankorsning och ge tåg möjlighet att stanna i tid.



Figur 3. Plankorsningen. I bakgrunden syns trailern och stenkrossverket som hamnade på den södra sidan av spåret efter kollisionen. Foto: Olycksplatsansvarig från Infranord på uppdrag av Trafikverket.



Figur 4. I fronten på tåget syns färgavskrap från den så kallade svanhalsen på trailern blivit träffad av tåget. Foto: SJ AB

¹ Person som vid uppehåll för trafikutbyte med resandetåg kontrollerar att trafikutbytet är avslutat och ger signalen "avgång".

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Inledda spårtrafikutredningar 2017–2021

Utredningar av olyckor/tillbud		2017	2018	2019	2020	2021	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 20.1-2)	Kollision			1			1
	Kollision med ett hinder						0
	Urspårning	1	1			2	4
	Plankorsningsolycka		1		1		2
	Personolycka på grund av tåg i rörelse				1		1
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt godsutsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud			2		1	3
Totalt		1	2	3	2	3	11

3. REKOMMENDATIONER 2021

Datum och tidpunkt:	2020-03-05, kl. 18.53	
Plats:	Sträckan Granstanda–Hofors, Gävleborgs län	
Typ av händelse:	Kollision mellan tåg och lastbilekipage	
Typ av fordon och tågnummer:	Persontåg 8179, typ Elektrisk motorvagn X52 9037 94 74 4529 037-4 (DMA) och 94 74 5529 037-1 (DMB) och ett vägfordon, Scania trailerdragbil med vagnsmaskintrailer	
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	Okänt
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	16
Skador på rullande materiel:	Skador på fordon och tåget.	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ja	
Andra skador:	Inga	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.1		
Utgivning av slutrapport:	2021-06-01	

<p>RJ 2021:01 R1</p> <p>RJ 2021:01 R2</p> <p>RJ 2021:01 R3</p>	<p>Transportstyrelsen rekommenderas att:</p> <p>Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket hanterar risken att trafiksäkerhetsbrister som har identifierats och lett till beslutade åtgärder inte utförs.</p> <p>Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket som järnvägsinfrastrukturförvaltare omhändertar den risk som specialfordon utgör för järnvägsdriften vid plankorsningar.</p> <p>Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket genom sitt säkerhetsstyrningssystem följer upp att det pågående arbetet för att möjliggöra att fler plankorsningar utrustas med hinderdetektion fortskrider på ett ur trafiksäkerhetshänseende tillräckligt tillfredställande.</p>
<p>RJ 2021:01 R4</p> <p>RJ 2021:01 R5</p> <p>RJ 2021:01 R6</p>	<p>Trafikverket rekommenderas att:</p> <p>Undersöka om det finns andra trafiksäkerhetsåtgärder, utöver den i utredningen identifierade, som beslutats före Trafikverkets bildande men inte utförts eller på annat sätt följts upp efter det att Trafikverket tog över verksamheten.</p> <p>I samråd med enskilda väghållare se över hur vinterunderhållet vid plankorsningar på enskilda vägar utförs idag, i syfte att tydliggöra vilka delar som Trafikverkets entreprenörer underhåller och vilka delar som den enskilda väghållaren underhåller. Översynen bör innefatta hur vinterunderhållet kan utföras på ett trafiksäkert sätt och hur behov av särskilda förberedelser inför en specialtransport kommuniceras. Vid behov kan det även vara aktuellt att se över motsvarande förhållande med kommunala väghållare.</p> <p>Göra en fullständig översyn av sitt tillvägagångsätt för att mäta in, identifiera, analysera och bedöma risken med farliga vägkrön vid plankorsningar och vid behov vidta korrigerande åtgärder. Översynen bör omfatta inmätning av plankorsningens vertikala geometri, hur bedömningskriteriet är definierat och dokumenterat och hur passagen av ett fordon analyseras för att konstatera om det finns risk för att fastna på en plankorsning.</p>

Datum
2021-08-25Dnr/Beteckning
TSJ 2020-1395Ert datum
2021-06-01Er beteckning
J-12/20**Part:**

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport RJ
2021:01, plankorsningsolycka med tåg 8179 och
en lastbil med maskintrailer mellan Granstanda
och Hofors, Gävleborgs län, den 5 mars 2020****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport RJ 2021:01, plankorsningsolycka med tåg 8179 och en lastbil med maskintrailer mellan Granstanda och Hofors, Gävleborgs län, den 5 mars 2020.

SHK riktar i rapporten följande rekommendationer till Transportstyrelsen:

- Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket hanterar risken att trafiksäkerhetsbrister som har identifierats och lett till beslutade åtgärder inte utförs. (RJ 2021:01 R1)
- Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket som järnvägsinfrastrukturförvaltare omhändertar den risk som specialfordon utgör för järnvägsdriften vid plankorsningar. (RJ 2021:01 R2)
- Inom ramen för sin tillsyn granska hur Trafikverket genom sitt säkerhetsstyrningssystem följer upp att det pågående arbetet för att möjliggöra att fler plankorsningar utrustas med hinderdetektion

fortskrider på ett ur trafiksäkerhetshänseende tillräckligt tillfredställande sätt. (RJ 2021:01 R3)

Här följer Transportstyrelsen svar på SHKs rekommendationer:

Angående rekommendation RJ 2021:01 R1

Transportstyrelsen gör löpande tillsyn av Trafikverket. Ett av områdena vi kontinuerligt granskar är området *förbättringar* vilket regleras i förordning (EU) 2018/762. Inom det delområdet finns krav på ”Lärdomar av olyckor och tillbud” och ”Kontinuerlig förbättring”. Transportstyrelsen kommer att omhänderta rekommendationen under kommande tillsynsaktivitet genom att ha med den som ett inspel när området *förbättringar* granskas.

Angående rekommendation RJ 2021:01 R2 och R3

Transportstyrelsen har för avsikt att under kommande verksamhetsplanering prioritera området plankorsningar. Vi har vid tidigare tillsynsaktiviteter uppmärksammat att det föreligger ett behov av att fortsätta granska området, om risker vid plankorsningar, och i samband med det arbetet kommer dessa två rekommendationer att omhändertas.

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

PW

Petra Wernström
Avdelningsdirektör, Väg och järnväg

Ärendenummer
TRV2020/32201
Motpartens ärendenummer
J-12/20

Dokumentdatum
2021-08-30

Statens haverikommission

investigations@havkom.se

Plankorsningsolycka mellan Granstanda och Hofors den 5 mars 2020

Haverikommissionen har bett Trafikverket meddela vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av de rekommendationer som lämnats i slutrapporten RJ 2021:01, Plankorsningsolycka med tåg 8179 och en lastbil med maskintrailer mellan Granstanda och Hofors, Gävleborgs län, den 5 mars 2020.

Tre rekommendationer i rapporten riktas till Trafikverket. Trafikverket har upprättat en handlingsplan för att vidta nedanstående åtgärder.

Undersöka om det finns andra trafiksäkerhetsåtgärder, utöver den i utredningen identifierade, som beslutats före Trafikverkets bildande men inte utförts eller på annat sätt följts upp efter det att Trafikverket tog över verksamheten. (RJ 2021:01 R4)

Trafikverket ska utreda om det finns andra trafiksäkerhetsåtgärder i plankorsningar, som beslutats före Trafikverkets bildande och som inte har utförts eller på annat sätt följts upp. Utredningen beräknas vara klar 2022-01-20.

I samråd med enskilda väghållare se över hur vinterunderhållet vid plankorsningar på enskilda vägar utförs idag, i syfte att tydliggöra vilka delar som Trafikverkets entreprenörer underhåller och vilka delar som den enskilda väghållaren underhåller. Översynen bör innefatta hur vinterunderhållet kan utföras på ett trafiksäkert sätt och hur behov av särskilda förberedelser inför en specialtransport kommuniceras. Vid behov kan det även vara aktuellt att se över motsvarande förhållande med kommunala väghållare. (RJ 2021:01 R5)

Trafikverket skickade i januari 2021 ut informationen *Plogning vid plankorsning och planskild korsning på enskild väg* till enskilda väghållare med statsbidrag. En upprepning av utskicket ska göras. Avstämning per mejl eller telefon kommer att genomföras med mottagarna för att säkerställa att den enskilda väghållaren med statsbidrag mottagit och förstått informationen. Informationen i utskicket tydliggör bland annat vilka delar Trafikverkets entreprenörer underhåller och vilka delar den enskilda väghållaren underhåller. Informationsbladet bifogas detta brev. Åtgärden beräknas vara klar 2022-01-31.

Trafikverket
Röda vägen 1
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

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

Helena Jonsson
Verksamhetsområde Planering
Direkt: 010-125 84 47
Mobil: 072-0840307
helena.jonsson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV2020/32201
Motpartens ärendenummer
J-12/20

Dokumentdatum
2021-08-30

Trafikverket ska kontakta Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) för att se om de har intresse av att skriva om plankorsningsolyckan mellan Granstanda och Hofors och publicera Trafikverkets information *Plogning vid plankorsning och planskild korsning på enskild väg* i deras tidning REV Bulletinen. Syftet är att nå ut till fler enskilda väghållare än de med statsbidrag. Åtgärden beräknas vara klar 2021-10-31.

Trafikverket har genomfört en intern diskussion avseende hur behov av särskilda förberedelser inför en specialtransport kan kommuniceras. Att avisera väghållare när en dispenstransport ska passera över en riskfylld plankorsning är önskvärt och kan vara aktuellt i framtiden, men kräver relativt omfattande IT-utveckling. I dagsläget är detta dock inte möjligt att genomföra på ett tillräckligt effektivt sätt.

Göra en fullständig översyn av sitt tillvägagångsätt för att mäta in, identifiera, analysera och bedöma risken med farliga vägkrön vid plankorsningar och vid behov vidta korrigerande åtgärder. Översynen bör omfatta inmätning av plankorsningens vertikala geometri, hur bedömningskriteriet är definierat och dokumenterat och hur passagen av ett fordon analyseras för att konstatera om det finns risk för att fastna på en plankorsning. (RJ 2021:01 R6)

Mätmetoden för inventering av bristen ”farligt krön” kommer att utvecklas och tillämpas under hösten 2021. För att kunna hantera ny data för bristen ”farligt krön” kommer utveckling av databasen Plk-webb ske under samma period för att kunna lagra aktuell data. De plankorsningar som inventeras efter årsskiftet 2021/2022 kommer att få uppgifter enligt ny inmätningssmetod. Åtgärden beräknas vara klar 2022-01-20.

Avseende analys och bedömning av brister kommer utredningen för att åtgärda rekommendationen RJ 2021:01 R4 bland annat hantera bristen "farligt krön" tillsammans med ansvariga på regional nivå.

Med vänlig hälsning

Hanan Åberg

Säkerhetsdirektör

Trafikverket
Röda vägen 1
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

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

Helena Jonsson
Verksamhetsområde Planering
Direkt: 010-125 84 47
Mobil: 072-0840307
helena.jonsson@trafikverket.se