

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

## Urspåring 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 urspåringen 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 tågklarerare 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 tågklareraren (SHK 2024:14 R5)**

De åtgärder som planeras riktas främst till tågklareraren 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*. Tågklararen bör till anmälan ställa ett antal förutbestämda frågor för att avgöra om spåret kan trafikeras 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 tågklararen 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 tågklararen 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 tågklarare 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 tågklararens 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 nederbörds mängder 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2,3</sup> 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.<sup>4</sup>

**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 2025<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> [Karttjänst](#) med genomförda avverkningar

<sup>3</sup> [Avverkningskoll](#), visar planerade avverkningar

<sup>4</sup> [Produktblad sks områden skogsbruk exploatering orsaka erosion ras slamströmmar.pdf](#)

<sup>5</sup> 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.<sup>6,7</sup>

### **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.

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

<sup>7</sup> [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 kravställa att järnvägsföretagen delar GPS-kordinater 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](mailto: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

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.