

Trafikverket

Bedömning av rekommendationssvar

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 13 november 2024 en slutrapport avseende en plankorsningsolycka som inträffade vid Ramseröd, utanför Uddevalla, Västra Götalands Län, (SHK 2024:15) den 15 januari 2024. Med anledning av utredningsresultatet lämnades två rekommendationer till infrastrukturförvaltaren Trafikverket.

Trafikverket rekommenderades att utifrån dagens förutsättningar utvärdera om det finns skäl att omvärdera beslutet att inte utveckla B-anläggningens¹ funktion med fokus på hur vägskyddsanläggningen kan göras säkrare för järnvägspersonal, resenärer och vägtrafikanter (SHK 2024:15 R1).

Trafikverket har uppgett att *"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 tilläggskydd 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

¹ En B-anläggning är en plankorsning där vägskyddsanläggning är utrustad med ljud och ljussignaler samt halvbommar.

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 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:s bedömning: Slutrapporten (SHK 2024:15) beskriver behovet av att höja säkerheten vid B-anläggningar genom att utvärdera om B-anläggningens funktion kan göras säkrare. Mot bakgrund av att plankorsningsolyckor vid halvboomsanläggningar fortsätter inträffa med allvarliga konsekvenser (senast Edsäter SHK dnr J-1/25) och Trafikverkets svar på att någon utveckling inte är motiverad samt att Trafikverket inte har beskrivit hur man verkar för en ombyggnation av vägar vid plankorsningar bedömer SHK säkerhetsrekommendation R1 som inte omhändertagen (Avslutad – inte tillfredställande svar).

Trafikverket rekommenderades även att 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).

Trafikverket har uppgett att ”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”.

SHK:s bedömning: Mot bakgrund av att Trafikverkets svar inte beskriver vilken typ av plankorsningar som avses samt om det är fler plankorsningar som kommer utrustas med hinderdetektorer eller om upphandlingen endast omfattar byte av nuvarande hinderdetektorer så bedömer SHK säkerhetsrekommendation R2 som endast delvis omhändertagen (Avslutad – delvis tillfredställande svar).

Med vänlig hälsning

Jonas Bäckstrand
Utredningsordförande