



Storstockholms  
brandförsvär

# Olycksutredning

Tillbud på spårområde.  
Roslagsbanan norr om Visinge station.  
Täby  
2025-09-11

Vi skapar trygghet!

## Sammanfattning

Den 11 september 2025 klockan 14.59 inkommer larm till Storstockholms brandförsvaret om person på spårområde vid Visinge station utmed Roslagsbanan. Misstanke finns att det kan röra sig om en suicidbenägen person. Enheter från Täby och Vallentuna station samt Regional insatsledare larmas till platsen.

Under framkörning begärs trafikstopp via trepartssamtal mellan Regional insatsledare, ledningsoperatör på Räddningscentral-Mitt och Trafikledningscentral Roslagsbanan. När trafikstoppet har bekräftats och den Regionala insatsledaren har meddelat detta till larmade enheter, påbörjar insatspersonal från Täby brandstation att söka efter personer vid spårområdet norr om Visinge station. Trots bekräftat trafikstopp passerar två tåg i nord- respektive sydlig riktning vid platsen där insatsen genomförs. Vid ett av dessa tillfällen befanns sig insatspersonal på spårområdet.

Ingen person skadades vid tillfället för insatsen men beslut tas att genomföra en utredning av händelsen i syfte att ta reda på varför tågtrafik passerade platsen där trafikstopp hade begärts och bekräftats av Trafikledningscentralen.

Utredningen visar att missförstånd uppstod mellan Storstockholms brandförsvaret och Trafikledningscentralen vid begäran om trafikstopp under det trepartssamtal som genomfördes och medförde att trafikstopp verkställdes på annan plats än där insatsen genomfördes. Detta med anledning av olika lägesbild parterna emellan i avseende vilken plats utmed Roslagsbana den aktuella händelsen var belägen.

Begäran om trafikstopp bedöms ha följt de rutiner som finns inom SSBF kopplat mot de utbildningar som tidigare genomförts mot berörda funktioner.

Utredningen visar att utvecklingsmöjligheter finns avseende förfarandet vid begäran om trafikstopp via trepartssamtal. Detta gäller både internt inom Storstockholms brandförsvaret och för samverkande aktörer inom Trafikförvaltningens anläggningar.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1	Utredare .....	4
1.2	Bakgrund .....	4
1.3	Syfte och mål.....	4
1.3.1	Frågeställningar i utredningsarbetet.....	5
1.4	Metod.....	5
1.5	Faktainsamling .....	5
1.5.1	Intervjuer.....	5
1.5.2	Dokumentation.....	5
1.6	Avgränsningar.....	6
1.7	Mottagare av olycksutredningen .....	6
<b>2</b>	<b>Objektsbeskrivning</b> .....	<b>7</b>
2.1	Roslagsbanan.....	7
<b>3</b>	<b>Händelseförlopp före insats och utlarmning</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Räddningstjänstens insats</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Slutsatser avseende frågeställningar</b> .....	<b>12</b>
5.1	Vilket bedöms vara den direkta orsaken till att tillbudet uppstår? .....	12
5.2	Vilka bakomliggande faktorer bidrog till att tåg passerar samtidigt som medarbetare befinner sig på spårområdet?.....	12
5.2.1	Samtidig pågående händelse .....	12
5.2.2	Trepartssamtal .....	12
5.3	Hur stämde genomförandet av insatsen överens med gällande rutiner vid begäran om trafikstopp och arbete på spårområde? .....	13
<b>6</b>	<b>Resonemang</b> .....	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>Rekommendation</b> .....	<b>16</b>

# 1 Inledning

En räddningsinsats ska enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor 3 kap. 10§ efter att den är avslutad ”undersökas för att i skäligen omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen har genomförts”.

Storstockholms brandförsvaret genomför denna utredning med anledning av att tillbud uppstår under aktuell räddningsinsats. Detta i form av att medarbetare befinner sig på spår område när tåg passerar. Trafikstopp är begärt av räddningsledaren och denne har fått detta bekräftat av Roslagsbanans Trafikledningscentral.

## 1.1 Utredare

Anders From är brandinspektör och arbetar på Storstockholms brandförsvaret. Han arbetar i en delad tjänst som brandinspektör och som samordnare för verksamhetens olycksutredningar och erfarenhetsåterföring. Anders har genomgått kurs i kvalificerad olycksutredningsmetodik, Karlstads universitet.

Robert Nilsson är insatsledare och arbetar på Storstockholms brandförsvaret. Robert har under 2025 bedrivit ett utbildningsprojekt avseende samverkan och skyddsåtgärder gentemot Trafikverket, Räddningscentral-Mitt samt Insatsledare och Regionala insatsledare, både inom Storstockholms brandförsvaret och RRÖS<sup>1</sup>. Robert har genomgått kurs i kvalificerad olycksutredningsmetodik, Karlstads universitet.

## 1.2 Bakgrund

Den 11 september 2025 klockan 14.59 inkommer larm till Storstockholms brandförsvaret (SSBF) om person på spår område vid Visinge station utmed Roslagsbanan. Misstanke finns att det kan röra sig om en suicidbenägen person. Enheter från Täby och Vallentuna station samt Regional insatsledare (RIL) larmas till platsen. Under framkörning begär RIL trafikstopp via trepartssamtal med ledningsoperatör (LOP) på Räddningscentral-Mitt (RCM)<sup>2</sup> och Trafikledningscentral Roslagsbanan (TLC). När trafikstoppet har bekräftats och RIL meddelat detta till larmade enheter påbörjar insatspersonal från Täby brandstation att söka efter personer vid spår området norr om Visinge station. Trots bekräftat trafikstopp passerar två tåg i nord- respektive sydlig riktning vid platsen där insatsen genomförs.

Med anledning av den inträffade händelsen beslutar SSBF att omgående påbörja faktainsamling i syfte att skapa grund för denna olycksutredning.

## 1.3 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att klarlägga händelseförloppet och identifiera vilka faktorer som bidrar till att tillbudet kan uppstå.

Målet med utredningen är att dra lärdomar från händelsen och att identifiera vad som kan/bör göras annorlunda för att på så sätt minska risken för att en liknande händelse ska kunna inträffa igen.

---

<sup>1</sup> Räddningsregion östra Svealand.

<sup>2</sup>Räddningscentral Mitt ansvarar för övergripande ledning av räddningsinsatser inom Storstockholms brandförsvaret och sju andra räddningstjänster i Stockholmsområdet, Mälardalen och Gotland.

### 1.3.1 Frågeställningar i utredningsarbetet

De frågeställningar som utredningsarbetet ska svara på är följande:

- Vilken bedöms vara den direkta orsaken till att tillbudet uppstår?
- Vilka bakomliggande faktorer bidrog till att tåg passerar samtidigt som medarbetare befinner sig på spårområdet?
- Hur stämde genomförandet av insatsen överens med gällande rutiner vid begäran om trafikstopp och arbete på spårområde?

## 1.4 Metod

Utredningsmetoden STEP har använts för att utreda händelseförloppet. Förloppet plottas på en tidslinje där viktiga och kritiska beslut eller moment redogörs. STEP-analysen redogör för orsaker och aktörer som påverkat olyckans händelseförlopp. Principen är att moment identifieras som kunnat stoppa händelseförloppet eller som kunnat påverka att händelsen aldrig inträffade, för att sedan väga detta mot det faktiska händelseförloppet.

## 1.5 Faktainsamling

Fakta, information och underlag som är av relevans för händelsen har insamlats, bearbetats och analyserats. Samtal har förts med berörda personer och aktörer för händelsen. Platsbesök genomfördes 2025-09-25 vid spårområdet där tillbudet skedde.

### 1.5.1 Intervjuer

Följande intervjuer har genomförts under utredningsarbetet:

- Ledningsoperatör och Funktionsansvarig Ledningsbefäl, Räddningscentral-Mitt 2025-10-08
- Styrkeledare samt brandman på Täby brandstation 2025-10-15
- Regional insatsledare 2025-10-16
- Trafikledare, Transdev och besök vid Trafikledningscentral Roslagsbanan 2025-10-20
- Ledningsoperatör ansvarig för introduktionsutbildning avseende spåranläggningar. 2025-11-03.

### 1.5.2 Dokumentation

Följande dokument har använts som underlag till utredningen:

- Händelserapport 2025-09-0338-1
- Fotodokumentation över platsen för tillbudet. 2025-09-25
- Karta/bilder Helios. 2025-09-26
- Rescue Map, Zenit. 2025-10-08
- Ljudfil trepartssamtal trafikstopp. 2025-10-08
- Tidslinje över händelseförloppet, Sammanställning RAPS, RCM. 2025-10-20

- Händelse 1501467 – Säkerhetsavvikelse, Transdev. 2025-10-13
- Utbildning för tågklarerare 2025 - Version 4 SSBF, Powerpoint. 2025-10-13
- Instruktion för Introduktion IL och RIL. Dnr 3/2025. 2025-10-16
- Utbildning Spårbunden trafik RCM. 2025-10-08

## **1.6 Avgränsningar**

Utredningen begränsas till perioden från första inkommande larmsamtal fram till dess räddningsinsatsen avslutas. Utredningen granskar räddningstjänstens agerande och ansvar utifrån framtagna rutiner för trafikstopp vid spåranläggningar.

## **1.7 Mottagare av olycksutredningen**

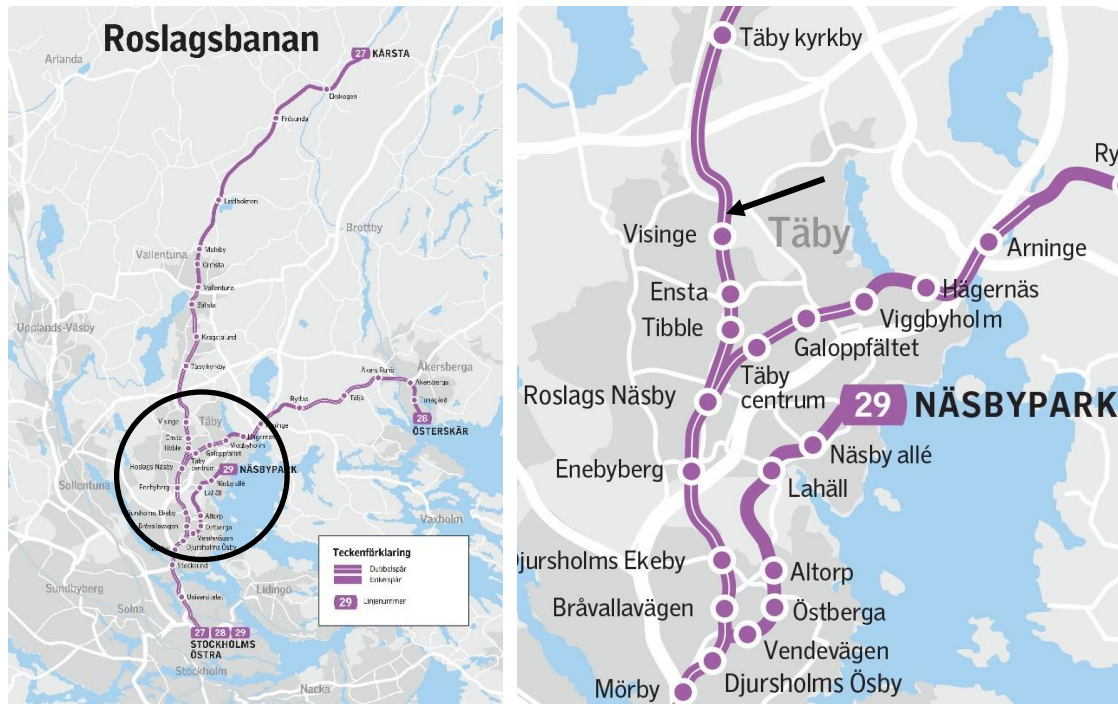
Mottagare av olycksutredningen är:

- Chef Räddningsavdelningen Storstockholms brandförsvär.
- Chef Ledning och samverkan Storstockholms brandförsvär.

## 2 Objektsbeskrivning

### 2.1 Roslagsbanan

Roslagsbanan sträcker sig norrut från Stockholms Östra station och delar sig med tre linjer mot Kårsta, Österskär respektive Näsbypark. På den totala sträckan som är 65 kilometer finns 39 stationer. Roslagsbanan har dagligen cirka 50 000 resenärer.



Figur 1. Roslagsbanans sträckning. Platsen för tillbudet norr om Visinge station markerad. Bild hämtad från Region Stockholms hemsida 2025-09-26<sup>3</sup>.

Roslagsbanan har kilometeravståndsskyltar (KM-skyltar) placerade utmed bansträckningen för området som (TLC) ansvarar för. En KM-skylt på Roslagsbanan är en vägs skylt som anger det uppmätta kilometermärket för en viss sträcka av järnvägen. Detta är en standardiserad platsinformation för järnvägsdrift. Den används för att identifiera den exakta platsen för en händelse, för att följa banans tekniska specifikationer eller för att lokalisera ett specifikt område på Roslagsbanan. Avståndsbenämning för Roslagsbanans KM-skyltar utgår från Stockholm med KM 1 och så vidare.

Efter Roslagsbanans förgrening vid station Roslags Näsby för spårsträckningen mot Kårsta och Österskär sker även en förgrening av KM-skyltar. Detta medför att identiska KM-skyltar finns på spåren både för linje 27 som går mot Kårsta samt för linje 28 mot Österskär.

Roslagsbanan korsar Bergtorpsvägen via två olika broövergångar som ligger mellan stationerna Visinge och Täby kyrkby i riktning mot Kårsta samt mellan Galoppfältet Viggbyholm i riktning mot Rydbo.

<sup>3</sup> [Roslagsbanan: Aktuell information om utbyggnad och trafik - Region Stockholm](#)



Figur 2. Roslagsbanans sträckning norr om Visinge station mot station Täby Kyrkby. Platsen för tillbud markerad vid broövergången för Bergtorpsvägen. Bild hämtad från Helios 2025-09-26.



Figur 3. Bild tagen mot norr vid Roslagsbanan mellan Visinge station och broövergång över Bergtorpsvägen. Tågens färdriktning markerad. KM-skylt 14 markerad. Bild tagen av SSBF 2025-09-25.



Figur 4. Broövergång för Bergtorpsvägen. Platsen där insatspersonal befann sig när södergående tåg passerar markering. Bild tagen av SSBF 2020-09-25.

### 3 Händelseförlopp före insats och utlarmning

Den 11 september 2025 klockan 14.59 inkommer samtal till RCM om att en person har iakttagits på spårområde utmed Roslagsbanan. Det är en privatperson som larmar, som kör bil utmed Bergtorpsvägen och har sett en person på spårområdet vid den tåg-bro som går över vägen vid Visinge station. En LOP<sup>4</sup> på RCM intervjuar inringaren och konstaterar att den plats där personen har iakttagits är vid en broövergång för Roslagsbanan över Bergtorpsvägen i närheten av Visinge station.

I och med att det troligtvis rör sig om en obehörig person på spårområdet och att det därmed kan finnas en risk för att personen kan vara suicidbenägen, larmas klockan 15.04 räddningsenhet och höjdenhet från Täby brandstation och en höjdenhet från Vallentuna brandstation. RIL från Johannes brandstation larmas som räddningsledare för insatsen till platsen. RIL befinner sig då i ledningsenhet 1180 vid Döbelnsgatan i Stockholm på väg mot Johannes brandstation efter ett tidigare larm. Räddningsinsatsen tilldelas RAPS<sup>5</sup> och insatstalgrupp för kommunikation som genomförs via stationära och bärbara radioenheter.

---

<sup>4</sup> På RCM arbetar flera ledningsoperatörer.

<sup>5</sup> Talgrupper för samverkan RAPS, Räddningstjänst-Ambulans-Polis-Samverkan.

## 4 Räddningstjänstens insats

Under enheternas framkörning till platsen ringer RIL upp LOP för att i enlighet med gällande rutin genomföra ett trepartssamtal med trafikledare på TLC för Roslagsbanan<sup>6</sup>. LOP föreslår till RIL att trafikstopp kan vara lämpligt i aktuellt fall och RIL ber LOP koppla upp ett telefonsamtal med TLC för att genomföra ett trepartssamtal och begära skyddsåtgärder. Detta för att säkra arbetsmiljön för personalen vid en insats på spårområdet och samtidigt minska risken för personpåkörning.

RIL informerar TLC att det är en pågående händelse vid Roslagsbanan och vill begära trafikstopp. TLC frågar om vart/mellan vad. RIL informerar att larmet berör Bergtorpsvägen och frågar vilka stationer som ligger närmst där. LOP informerar då att det är mellan kilometerskylt 14 och 15<sup>7</sup>. TLC frågar om det kan vara vid Galoppfältet Viggbyholm eller vid Täby centrum. RIL, som för tillfället inte har kartstöd för platsen tillgänglig i 1180 och ej vet exakt position för händelsen, ber LOP gå in och svara TLC. LOP meddelar då att platsen för händelsen är mellan KM-skylt 14 och 15. TLC och RIL bekräftar nämnd position. TLC informerar att trygghetscentralen<sup>8</sup> har ringt för en stund sedan om en person i Täby centrum och frågar om det är samma händelse det rör sig om. RIL informerar att den information som RIL har är mellan KM-skylt 14 och 15 och det är där som trafikstopp begärs. TLC bekräftar då trafikstopp från och med klockan 15.08. RIL meddelar detta till larmade enheter via RAPS.

Täby brandstations enheter anländer till platsen klockan 15.09 via Bergtorpsvägen söder ifrån. Höjdenheten avdelas till att stanna på Bergtorpsvägen nedanför broövergången för Roslagsbanan i syfte att söka efter personen samt vara redo att spärra av vägen om risk uppstår att person hoppar från bron ned på Bergtorpsvägen. Räddningsenheten svänger in och stannar på parkeringen vid Visinge station. Täbys styrkeledare (SL) tar med sig en brandman (Bm) för att få en överblick av spårområdet och se om de kan lokalisera personen. Övrig personal avdelas till att avvakta i Räddningsenheten. När de kommit fram till staketet mot banvallen kommer ett tåg långsamt körande förbi norrut. Detta rapporterar SL till RIL via radio då detta är en avvikelse från det tidigare bekräftade trafikstoppet. RIL kontaktar RCM för att undersöka varför tåg har passerat platsen för trafikstoppet.

SL och Bm fortsätter sökandet efter personen norrut i riktning mot broövergången. SL går på den cykelväg som följer Roslagsbanans förlängning och Bm går på banvallen. Avståndet mellan banvall och cykelbanan medför att de har visuell kontakt med varandra. När SL kommer fram till cykelvägens bro över Bergtorpsvägen informerar ambulanspersonal som anlänt till platsen att de har hittat och tagit hand om den person som eftersökts.

RIL som håller på att undersöka vart exakt position för insatsen är och varför trafikstoppet ej verkar vara verkställt på platsen för händelsen, ringer till SL för att kontrollera mot SL att de insatta styrkorna befinner sig på angiven/rätt plats för insatsen. Samtidigt uppfattar RIL via radioanrop från ambulansen att de hittat personen.

---

<sup>6</sup> Ett trepartssamtal genomförs vid en räddningsinsats när behov av begäran om trafikstopp eller räddningsfrånkoppling finns. Detta är ett samverkande samtal mellan Räddningsledare (i det här fallet RIL), Trafikledare på trafikledningscentral och Ledningsoperatör på RCM. Aktuellt trepartssamtal pågår i två minuter.

<sup>7</sup> Detta framgår i ledningsoperatörens kartstöd/spårkarta över Roslagsgatan som är tillgänglig på RCM.

<sup>8</sup> Trygghetscentralen drivs av Region Stockholm och hanterar Stockholms lokaltrafiksärenden.

SL svarar och informerar RIL att personen är omhändertagen av ambulanspersonal och att polisen just ansluter till cykelbron. I samma stund ser SL ett tåg komma norrifrån som i hög fart passerar nära den plats där Bm befinner sig på banvallen, vilket även förmedlas till RIL under det pågående samtalet. Bm som var på väg upp på tåg-bron har hunnit notera det ankommande tåget och klivit åt sidan när tåget passerar. När RIL stämt av med SL att det är rätt person som omhändertagits av ambulanspersonalen beslutar RIL att häva trafikstoppet. Detta genomförs i samråd med TLC klockan 15.12 och räddningsinsatsen avslutas klockan 15.14<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Räddningsinsatsen pågår sammanlagt i tio minuter.

## 5 Slutsatser avseende frågeställningar

### 5.1 Vilket bedöms vara den direkta orsaken till att tillbudet uppstår?

Orsaken till att tillbudet uppstår beror på att trafikstopp verkställdes på annan plats än där räddningsinsatsen genomfördes.

Insatsen genomfördes på spårområde för linje 27 från Östra station mot Kårsta mellan kilometersskylt 14 och 15 som ligger mellan Visinge station och station Täby kyrkby.

Trafikstopp verkställdes för linje 28 från Östra station mot Österskär mellan kilometersskylt 14 och 15 som ligger mellan Galoppfältets station och Hägernäs station<sup>10</sup>.

### 5.2 Vilka bakomliggande faktorer bidrog till att tåg passerar samtidigt som medarbetare befinner sig på spårområdet?

Utredningen visar att de missförstånd som uppstår mellan SSBF och TLC vid begäran om trafikstopp (under det trepartssamtal som genomfördes), medförde att trafikstopp verkställdes på annan plats än där insatsen genomfördes. Detta med anledning av olika lägesbild hos parterna i avseende vilken plats utmed Roslagsbana den aktuella händelsen är belägen.

#### 5.2.1 Samtidig pågående händelse

Innan larmet som SSBF larmas till inträffar en händelse på en annan del av Roslagsbanan som SSBF inte har kännedom om. Trygghetscentralen har tidigare kontaktat TLC och begärt ”siktart<sup>11</sup>” för del av sträcka mellan Täby Centrum och Viggbyholms tågstationer. Detta skedde i samråd med polisen och det handlade om en person som inte mårde bra som befann sig vid en gångbro över Bergtorpsvägen. Inom sträckan där ”siktart” begärts finns även en kilometersskylt 14 placerad.

Efter ett tag kontaktar trygghetscentralen TLC igen och meddelar att det är någon på en järnvägsbro eller gångbro mellan Täby centrum och Täby kyrkby men kan ej specificera om det är för linje 27 eller 28 då båda linjerna har tågstationer för den geografiska beskrivningen. Bergtorpsvägen har även två broövergångar för Roslagsbanan som passerar båda dessa linjer. En broövergång i norr vid Visinge station och en i söder vid Galoppfältets tågstation i närheten av Täby centrum. Detta försvårar positioneringen ytterligare.

Utredarnas bedömning är att denna samtidigt pågående händelsen med information från Trygghetscentralen har bidragit till att trafikledaren på TLC sannolikt redan har en förutfattad bild av var händelsen har ägt rum och att detta medverkar till att effektuerat trafikstopp inte sker på den linjesträckning som räddningstjänsten avser. Det bedöms i vart fall ha bidragit till att TLC inte efterfrågar vilken linjesträckning angivna kilometersskyltar avser.

#### 5.2.2 Treparsamtal

SSBF begär trafikstopp mellan kilometersskyltar 14 och 15 i enlighet med den spårkarta som finns tillgänglig som kartlager på RCM. Spårkartan har inte tågstationer

---

<sup>10</sup> Se figur 3.

<sup>11</sup> Siktart för Roslagsbanan innebär reducerad fart på tågen till 40 km/h.

markerade. SSBF har ej detaljkännedom om att det även finns kilometerskyltar med benämning 14 och 15 för fler linjer utmed Roslagsbanan. RIL har inte tillgång till samma spårkarta.

Spårkartan visar bansträckning och KM-skyltar utmed bansträckningen men inte orter eller tågstationer. Även fast LOP vet att platsen är norr om Visinge station och har larmat ut enheterna från Täby och Vallentuna till platsen, så framkommer inte det till RIL eller TLC under trepartssamtalet. Utredarnas bedömning är att detta sker eftersom informationen är hämtad från Roslagsbanans spårkarta och LOP bedömer att det bör vara den bästa informationen som kan ges till TLC. Därmed uteblir information om vilka stationer som ligger närmst händelsen. Trots att detta initialt efterfrågas av RIL i trepartssamtalet.

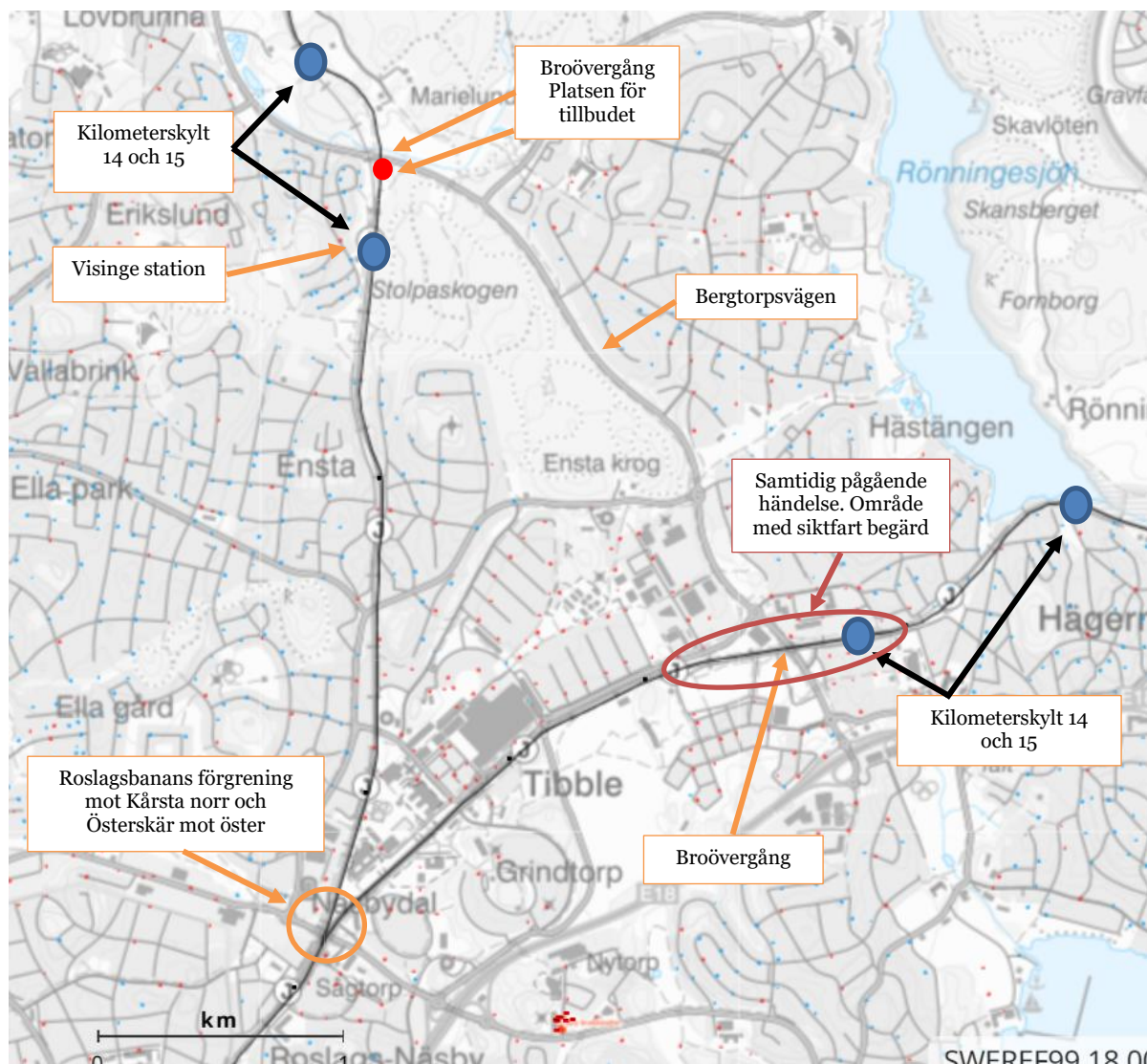
Varken LOP eller RIL har kännedom om att KM-skylt 14 och 15 finns på fler ställen utmed Roslagsbanan. Trafikledare på TLC (som utöver rollen som utförare av begärda åtgärder även utgör ett beslutsstöd till räddningsledaren) förväntas ha detaljkännedom kring anläggningen och kunskap om sådan information som exempelvis andra platser med samma KM-skyltavstånd utmed spåren. TLC förväntas därmed kunna vägleda RIL i sitt beslutstagande och begäran.

TLC uppfattar inte under trepartssamtalet att det är räddningstjänsten som ringer och hanterar händelsen. TLC tror under hela trepartssamtalet och insatsförloppet att det är polisen som hanterar de båda händelserna och som begär trafikstopp vid KM skylt 14 och 15. Under samtalet försöker TLC kontrollera mot RIL/LOP vart som begäran om trafikstopp avses samt klarlägga om händelsen är densamma som den plats där siktart tidigare begärts. Det som förmedlas från RIL är att den information som RIL har är Bergtorpsvägen/Roslagsbanan KM-skylt 14 och 15. TLC drar då slutsatsen att det är samma händelse som redan pågår vid Viggbyholm och att trafikstoppet avser KM-skylt 14 och 15 som fins i anslutning till området för begärd siktart som även innefattar en broövergång över Bergtorpsvägen.

### **5.3 Hur stämde genomförandet av insatsen överens med gällande rutiner vid begäran om trafikstopp och arbete på spårområde?**

Begäran om trafikstopp bedöms ha följt de rutiner som finns inom SSBF kopplat mot de utbildningar som tidigare genomförts mot berörda funktioner. Rutin för att trafikstopp ska begäras från TLC finns inom SSBF. Inom ramen för rutinen finns ingen detaljreglering för hur ett trepartssamtal ska genomföras, som i sig hade kunnat förhindra de missförstånd som i det här fallet föranlett tillbud.

I samband med händelsen fokuseras i trepartssamtalet platsbestämning vid begäran av trafikstopp på kartunderlag med KM-skyltar. Detta då KM-skyltar finns på flera olika banor och linjesträckningar. Tillgängligt kartstöd/spårkarta för LOP har spårdragning och KM markeringar men ej orter eller tågstationer som beslutsstöd för identifiering av geografisk plats. RIL har i enheten 1180 ej tillgänglig spårkarta över Roslagsbanan under framkörning mot platsen och får otillräcklig information vid utarmning om exakt position.



Figur 5. Roslagsbanans broövergångar över Bergtorpsvägen. Sträcka med siktart begärd vinröd markering. KM-skyttar 14–15 blå markeringar. Plats för tillbudet röd markering. Bild hämtad från Helios 2025-09-26.

Sammantaget bedöms ändå genomförandet ha stämt överens med gällande riktlinjer och tidigare utbildade arbetsätt både för RIL och LOP.

I situationen när första tåget kommer finns olika uppfattningar om kommunikationen mellan RIL och SL. Utredningen har inte kunnat klarlägga hur det förhöll sig eftersom parterna har olika minnesbilder av händelseförloppet.

## 6 Resonemang

Utredningen visar att utvecklingsmöjligheter finns avseende förfarandet vid begäran om trafikstopp via trepartssamtal. Detta gäller både internt inom SSBF och för samverkande aktörer inom Trafikförvaltningens anläggningar men även mot Trafikverket.

Vid tidpunkten för händelsen var en ny utbildning framtagen i insatsmetodik och kommunikation inom SSBF. Utbildningen riktar sig till ledningsfunktionerna regional insatsledare, insatsledare samt för ledningsoperatörer i avseende för spårbunden trafik<sup>12</sup>. Utbildningen hade påbörjats inom SSBF och även genomförts mot driftledningscentralen för Trafikverket under 2025. Aktuella individer i funktionerna RIL och LOP hade inte fått denna utbildning vid tidpunkten för händelsen. Det är troligt att aktuellt tillbud inte hade uppstått om de hade genomgått den nya utbildningen. Detta eftersom utbildningen bland annat förtydligar att KM-skyltar inte bör användas som avgränsning vid skyddsåtgärder eftersom det riskerar att leda till missförstånd. Utbildningen anger att tågstationer alltid bör användas i första hand. KM-skyltar kan annars användas av RCM för att platsbestämma och koordinatsätta en händelse och därmed dirigera räddningsenheter till rätt plats för händelsen.

Vidare så anger den nya utbildningen att kärnan i trepartssamtalets inledning ska vara att skapa en gemensam lägesbild avseende var och vad som har hänt. Detta för att eliminera risken för missförstånd och för att alla parter ska lämna samtalet förvissade om att skyddsåtgärderna är lämpliga i förhållande till just vad som har hänt och var det har hänt. Vidare så förespråkar utbildningen att begärande part stämmer av med övriga parter att man är överens om den delade lägesbilden. Således medför detta något mer av ett konsensusförfarande där samtliga parter har en möjlighet att uttrycka osäkerhet om de t.ex. inte känner att man är säker på platsen som anges.

Utredningen har, utöver ovanstående nya utbildning, inte funnit dokumenterad information över hur ett trepartssamtal ska genomföras samt vilket ansvar berörda parter har för att skapa sig en gemensam lägesbild så att trafikstopp begärs och verkställs på rätt plats. För detta moment kan det finnas ett behov av att SSBF och TLC får särskild utbildning och övning i genomförande av trepartssamtal.

Utredningen visar att det kan finnas anledning att skapa en instruktion eller checklista utifrån de rekommenderade arbetsätt som nu beskrivs för de olika rollerna i trepartssamtalet i den nya utbildningen.

Utredningen visar även att det beslutsunderlag (kartor och framkörningskort) som idag skiljer sig åt eller saknas helt, bör revideras eller skapas så att RIL, LOP och TLC i högre grad kan prata utifrån liknande underlag.

Ett sätt för att skapa en bredare kunskap och likartade arbetsätt ur ett samverkansperspektiv, är att den nya framtagna utbildningen förmedlas vidare till de olika trafikledningscentraler som hanterar spårbunden trafik inom SSBF. Syftet med detta kan vara att i högre grad uppnå en samsyn kring syfte och målsättning med trepartssamtalet och begärda skyddsåtgärder.

Under utredningens genomförande har på förekommen anledning samverkan initierats mellan Transdev och Trafikförvaltningen då samtliga parter ser ett stort värde i att dra

---

<sup>12</sup> Utbildning för tågklarare 2025 - Version 4 SSBF

lärdomar från aktuell händelse och därmed verka för att minska risken för att en likande händelse ska kunna inträffa igen.

## **7 Rekommendation**

Erfarenheterna från denna händelse kan användas för information och utbildning inom SSBF för arbete vid spårrområde. Dragna erfarenheter kan även utgöra ett komplement/stöd för framtagna utbildning i ämnet samt bidra till eventuella kompletteringar och utveckling av denna.

Rapporten kan med fördel delges Transdev som ansvarar för trafikledningen vid Roslagsbanan samt Trafikförvaltningen. Detta i syfte att dela dragna erfarenheter från händelsen.