

Datum  
2013-09-04

Dnr/Beteckning  
TSJ 2012-238

Ert datum  
2013-06-12

Er beteckning  
J-06/12

Statens Haverikommission  
Box 125 38  
102 29 Stockholm

## **Svar på rekommendationer i SHK utredningsrapport RJ 2013:02, tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse som inträffade den 30 januari 2012 på Helsingborgs godsbangård, Skåne län.**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions utredningsrapport RJ 2013:02, tillbud till kollision den 30 januari 2012 på Helsingborgs godsbangård, Skåne län.

SHK riktar fyra rekommendationer till Transportstyrelsen i rapporten och här följer Transportstyrelsens svar:

### RJ 2013:02 R1

- Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i sina avvikelssystem följer upp förekomsten av otillåtna stoppassager förbi signaler placerade på höger sida om spåret för att kunna dra slutsatser om högerplacerade signaler passeras obehörigt oftare än vänsterplacerade signaler.

Rekommendationen läggs in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd riktad mot Trafikverkets (eventuellt även någon annan infrastrukturförvaltare) och utvalda järnvägsföretags arbete med uppföljning av OSPA. Syftet med tillsynen är att kontrollera att effektiva åtgärder vidtas för att komma tillrätta med problem med OSPA hos både Trafikverket och järnvägsföretag.

### RJ 2013:2 R2

- Inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare ser över högerplacerade växlingsvärgsignaler för att utröna om placeringen fortfarande är motiverad (se avsnitt 2.4.2, 2.7.3 och 3.2) (RJ 2013:02 R2).

Transportstyrelsen bedömer att rekommendation R2 bör hanteras inom ramen för en tillsyn enligt rekommendation R1. Huruvida dvärgsignaler som står högerplacerade bör flyttas, bör också relateras till om det har identifierats problem med OSPA vid dessa signaler. Anledningen till inriktningen är att Transportstyrelsen inte bör peka ut vilka risker som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska inrikta sina åtgärder mot, utan istället kontrollera att ett systematiskt arbete bedrivs med att identifiera, analysera och åtgärda de risker och problem som finns i verksamheten.

RJ 2013:02 R3

- Transportstyrelsen rekommenderas att utföra tillsyn över att järnvägsföretag tydligt anger signaler med avvikande placering i lokala bangårdsinstruktioner

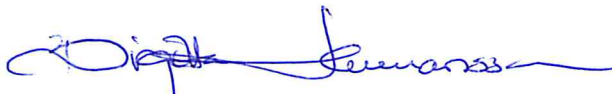
Rekommendationen läggs in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd av hur järnvägsföretagen går tillväga för att ge sin personal platskännedom och information där planenlig växling utförs.

RJ 2013:02 R4

- Utöva tillsyn över av att infrastrukturförvaltarna använder sig av pilskyltar utformade enligt JvSFS 2008:7 (se avsnitt 2.3.3, 2.3.4, 2.4.1 och 3.2) (RJ 2013:02 R4).

Rekommendationen läggs in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera en kontroll av att infrastrukturförvaltarna har bytt ut gamla pilskyltar mot nya pilskyltar.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermanson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen