

Part:

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport RJ
2022:02, urspårning med Green Cargos godståg
9400, den 11 februari 2021, på sträckan
Kummelby–Häggvik****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport RJ 2022:02, om urspårning med Green Cargos godståg 9400 på sträckan Kummelby–Häggvik den 11 februari 2021.

SHK riktar i rapporten följande säkerhetsrekommendation till Transportstyrelsen:

- Inom ramen för sin tillsyn följa upp de åtgärder som Trafikverket vidtar med anledning av rekommendationerna RJ 2022:02 R1 och RJ 2022:02 R2. (RJ 2022:02 R3)

Säkerhetsrekommendationer riktade mot Trafikverket:

- Fortsätta sitt utvecklingsarbete för att i ett tidigare skede kunna identifiera sprickbildning i räl. *(RJ 2022:02 R1)*
- Från ett helhetsperspektiv se över hur nuvarande system för att förebygga att ytutmattning leder till rälsbrott kan förbättras. Översynen bör innefatta utvärdering av tillämpade intervall för oförstörande provning, uppföljning av hur defekter lokaliserar, rapporteras, och märks ut i praktiken samt analys av vilka konsekvenser avvikande från beslutade intervall för förebyggande bearbetning kan medföra. *(RJ 2022:02 R2)*

Här följer Transportstyrelsens svar på SHKs rekommendation:

Angående rekommendation RJ 2022:02 R3

Transportstyrelsen ska i sin tillsyn kontrollera att organisationer utövar sin verksamhet i enlighet med gällande krav och att de omhändertar verksamhetens risker. Vår tillsyn ska riktas mot de verksamheter där de största riskerna finns och där tillsynen åstadkommer störst effekt. Där det är möjligt utövar vi systemtillsyn där vi fokuserar på verksamhetsutövarnas systematiska arbetssätt och bedömer organisationens säkerhetskultur.

Det finns i regel stora skillnader mellan aktörer som verkar inom ett visst tillsynsområde, exempelvis vilken verksamhet som bedrivs eller storleken på organisationen. Dessa olikheter innebär att aktörer har olika påverkan på de transportpolitiska målen, vilket i sin tur innebär att Transportstyrelsens arbete behöver fokusera på de aktörer och de områden som vid varje tillfälle utgör den största risken.

Transportstyrelsens riskmodell för tillsyn av spårtrafik ligger till grund för verksamhetsplaneringen, som identifierar vilka prioriterade aktörer som ska få tillsyn kommande år, fördelade på kvartal. Prioritering görs utifrån bl.a. resursläget, tillsynsförslag och inträffade händelser. Samtidigt identifieras specifika tillsynsriktningar för kommande år utifrån strategin, den årliga säkerhetsrapporten, omvärldsbevakning, rekommendationer från SHK m.m.

I tillsynen av infrastrukturförvaltare kontrolleras bland annat att organisationen kan hantera säkerhetsrisker kopplade till fysiska tillgångar genom hela livscykeln. Kontroll görs också av att organisationen har förfaranden som säkerställer att tillgångarna används för avsett syfte och hålls i säkert och driftdugligt skick, samt på förväntad prestandanivå.

Inför höstens årliga företagsmöte med Trafikverket har Transportstyrelsen meddelat att vi på mötet önskar ta del av hur Trafikverket, med anledning av rälsbrott med efterföljande urspårning i Häggvik och på Malmbanan, arbetar med att identifiera och åtgärda brister i spåranläggningen. De rekommendationer som SHK riktat till Trafikverket kommer att vara en utgångspunkt för dialogen.

Under inledningen av hösten genomförs även vår årliga verksamhetsplanering där SHK:s rekommendationer ingår som underlag för urvalet av tillsyner som ska göras under nästa verksamhetsår.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Petra Wermström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Maria Jäderholm, sektionschef Petra Särefjord och utredare Katarina Bjurman, den senare föredragande.

Petra Wermström
Avdelningsdirektör, Väg och järnväg