

NIB ÅRSRAPPORT 2012

Statens haverikommission

SVERIGE

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning	I
1 INTRODUKTION	1
1.1 Lagar.....	1
1.2 Roll och uppgifter	1
1.3 Organisation	2
2 UTREDNINGAR.....	3
2.1 Avslutade utredningar 2012	3
2.2 Utredningar färdigställda och påbörjade 2008-2012	3
2.3 Utredningar påbörjade 2011-2012 men inte färdigställda.....	6
2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2012.....	7
2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	12
3 REKOMMENDATIONER 2012.....	13

1 INTRODUKTION

1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. Verksamheten regleras bl.a. av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission.

Genom dessa bestämmelser har det s.k järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) genomförts i Svensk rätt.

1.2 Roll och uppgifter

Statens haverikommission (SHK) undersöker olyckor inom området spårbunden trafik om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller om spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro. Ett tillbud till en olycka ska undersökas om:

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranläggningar m.m., eller det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Transportstyrelsen utreder inte längre några olyckor på området spårbunden trafik och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt undersökningen.

Syftet med SHK:s undersökningar är att:

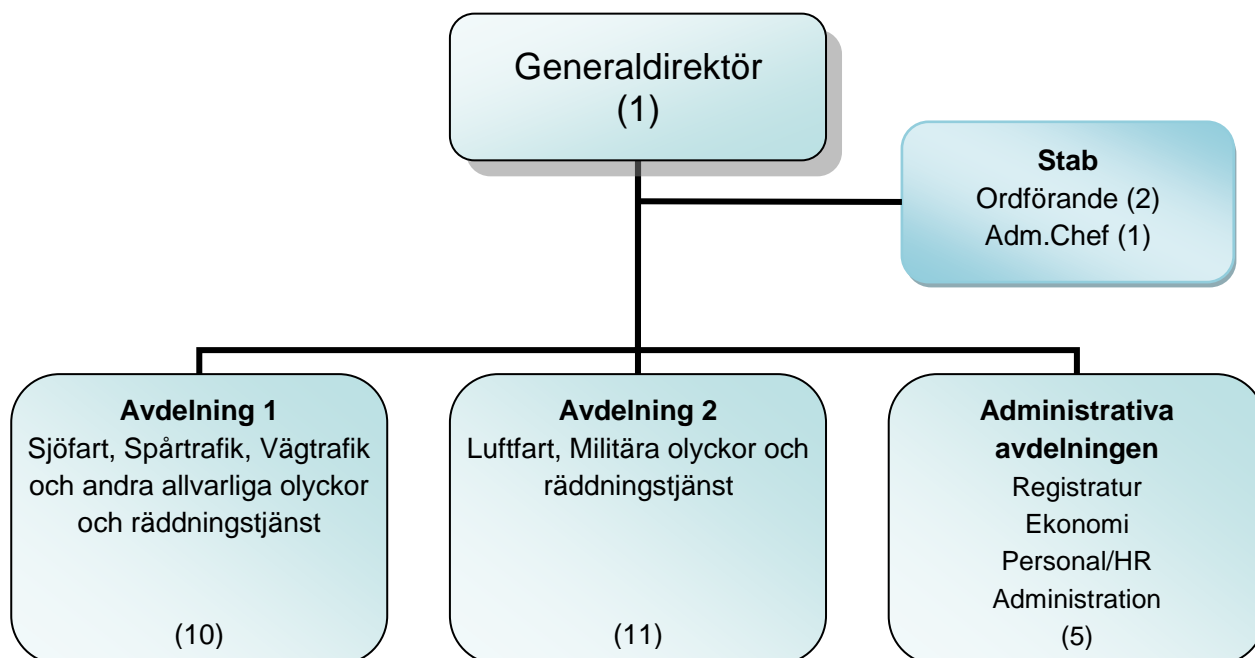
- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

I slutet av faktainsamlingensfasen håller SHK ett haverisammanträde där man orsenterar alla de fakta som man funnit. Alla som är berörda av händelsen inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackförbund bjudas in till sammanträdet.

Vid behov ska SHK genom rekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet eller andra myndigheter underlag för beslut om lämpliga åtgärder.

I SHK:s arbete ingår inte att ta ställning i ansvars- eller skadeståndsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.3 Organisation



Vid en undersökning ska SHK enligt gällande bestämmelser alltid bestå av minst en ordrörande och en utredningsledare.

Med tanke på den spännvidd av händelser som kan komma ifråga för en haveriutredning, behöver SHK ibland anlita externa experter som med sina respektive specialkunskaper arbetar åt kommissionen vid faktingsamling och analys. För de vanligaste förekommande undersökningarna har SHK avtal med experter på olika områden. För den som förordnas som expert gäller att vederbörande, oavsett var han/hon är anställd, enbart företräder sig själv och i rollen som experter bidrar med sin sakkunskap.

2 UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2012

Typ av olycka	Antal olyckor	Antal offer		Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Tillbud kollision	1			0
Kollision med ett hinder	1	1	9	12 445 000
Personolycka p.g.a. tåg i rörelse	1	1	1	
Tillbud personolycka	1			
Tappad last	1			28300

2.2 Utredningar färdigställda och påbörjade 2008-2012

Grund för undersökning:

i= I enlighet med Järnvägssäkerhetsdirektivet,

ii= Enligt nationell lagstiftning (möjliga områden som är undantagna i art.2,§2)

iii= Frivilliga undersökningar- andra kriterier (Nationella lagar utan hänvisning i järnvägssäkerhetsdirektivet).

Utredningar färdigställda 2008

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2006-03-29	Kollision mellan resandetåg 8789 och urspårad godsvagn i godståg 49302 Linköping-Vikingstad, Östergötlands län.	i	2008-07-21
2007-10-19	Tillbud till kollision tågen 67373 och 3743 mellan Stenungsund och Ytterby, Västra Götalands län.	i	2008-10-08
2007-12-13	Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil och rst. 2513 på Esplanaden i Sundbyberg, Stockholms län.	i	2008-12-19
2008-01-16	Tillbud till kollision med otillåten rörelse på sträckan Alby-Ångebyn, Västernorrlands län.	I	2008-12-18

Utredningar färdigställda 2009

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2007-08-07	Tillbud till kollision mellan tågen 90161 och 52517 på Stockholms Central, Stockholms län.	i	2009-03-17
2006-09-26	Olycka vid växling i Hallsberg, Örebro län.	iii	2009-03-24
2008-04-11	Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil med släp och resandetåg 3763 på sträckan Stora Höga-Kode, Västra Götalands län.	i	2009-03-31
2008-06-09	Tillbud till kollision mellan vagnuttagningsfordon för transport och tåg 3539 på Bryngenäs station, Västra Götalands län.	i	2009-06-09
2006-01-19	Tillbud till kollision med tåg 2510 i Västerhaninge, Stockholms län.	i	2009-06-25
2008-06-17	Tillbud till kollision mellan tåg 7081 och vagnuttagningsfordon 76910 vid Klockarbäckens linjeplats på sträckan Umeå-Brännland, Västerbottens län.	i	2009-10-06
2008-07-29	Tillbud till kollision mellan vagnuttagningsfordon för transport och tåg 10093 på Torneträsk station, Norrbottens län.	i	2009-12-03
2008-12-21	Urspårning med vagnuttagningsfordon 73664 på Kimstad station, Östergötlands län.	i	2009-12-15
2005-05-16	Brand i tunneltåg vid Rinkeby station, Stockholms län.	i	2009-12-22
2007-07-26	Urspårning med tåg 412 på Gnesta station, Södermanlands län.	i	2009-12-22

Utredningar färdigställda 2010

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2007-07-20	Brand i spårriktare SPR 3208B, på sträckan Bräckefors-Ed, Västra Götalands län.	i	2010-01-27
2007-11-24	Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Jämtlands län.	i	2010-03-31
2007-08-05	Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, Stockholms län.	i	2010-10-25
2008-06-04	Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro - Upplands Väsby, Stockholms län.	i	2010-12-21

Utredningar färdigställda 2011

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2009-05-02	Tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall - Alby, Västernorrlands län.	i	2011-02-02
2010-02-01	Olycka med påkörd spårarbetare på Linghems driftplats, Östergötlands län.	i	2011-06-22
2010-03-13	Tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskärs södra, Gävleborgs län.	i	2011-03-09
2010-09-09	Plankorsningsolycka med tåg 3750 på plankorsningen Solgården, Västra Götalands län.	i	2011-09-05

Utredningar färdigställda 2012

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2010-06-04	Påkörningsolycka, Karlbergs driftplats, Stockholms län.	i	2012-08-01
2010-09-12	Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlastare , Kimstads driftplats, Östergötlands län.	i	2012-10-10
2010-11-17	Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret, Skavstaby driftplats, Stockholms län.	i	2012-10-25
2011-01-27	Olycka med tappad last tåg 9132 på Frövi driftplats, Örebro län.	i	2012-11-05
2011-06-09	Tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län.	I	2012-06-01

2.3 Utredningar påbörjade 2011-2012 men inte färdigställda

Utredningar påbörjade 2011

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2011-06-09	Tillbud, Väsentliga fel och brister, Slussen och Medborgarplatsen, Stockholms län.	i
2011-11-01	Tillbud till kollision, mellan Hoting, Jämtlands län -Storuman, Västerbottens län.	i
2011-11-02	Tillbud till urspårning, Malmö-Helgoland, Skåne län.	i

Utredningar påbörjade 2012

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2012-01-30	Tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård, Skåne län.	i
2012-02-09	Olycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo i, Stockholms län.	i
2012-06-12	Tillbud med tåg 8005 och arbete i spår under A-skydd, på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län.	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2012



RJ 2012:01
Tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län, den 9 juni 2011.

Torsdagen den 9 juni 2011 inträffade ett tillbud till kollision mellan två godståg på sträckan Nyhem – Grötingen.

Tåg 42059 fick ”kör” i mellansignal Ny 2/5 och utfartsblocksignal Ny L1 trots att sträckan mot Grötingen inte var fri från tåg. Detta berodde på att linjeblockeringens spårledningsberoenden delvis satts ur spel genom en omkoppling i telekabeln mellan Nyhem och Grötingen. Först när möteståget, 4004, belade spårledningen omedelbart utanför driftplatsgränsen i Nyhem gick utfartsblocksignalen Ny L1 till ”stopp”. Föraren på tåg 42059 uppmärksammade att en stopplykta gick till ”stopp” och stannade tåget inne på Nyhems driftplats.

Den direkta orsaken till tillbudet var att en funktion flyttades från ett trådpar till ett annat i en kopparkabel och att det nya trådparet saknade anslutningar med funktioner som krävdes för att signalanläggningen skulle få en fullt säker och avsedd funktion.

En bakomliggande orsak till den felaktiga omkopplingen är att teleteknikern saknade kunskap om och erfarenheter av Trafikverkets teleanläggning och dess applikationer. Detta trots att teleteknikern genomgått behörighetstestet med ett gott resultat.

En orsak till att trafiken släpptes på med bristande funktion var att ingen signalsäkerhetskontroll utfördes. Orsaken till detta står dels att finna i att signalteknikern hade arbetat så långa arbetspass med lite vila emellan tröttheten att det kan ha inverkat på förmågan att ta korrekta beslut.

En annan orsak är att uppdelningen av entreprenaderna mellan olika entreprenörer var ny för signalteknikern och att konsekvenserna av denna uppdelning och vad det innebar för hans arbetsuppgifter inte var kända av honom. Någon regelrätt lokal information där uppgifter om detta förhållande kunde ingått, förekom inte vid något av de två entreprenadövertagandena. En annan orsak till att trafiken släpptes på med bristande funktion, kan vara otydligheten i vad en klarrapport från ICT:s nätövervakningscentral (NOC) innebär och bristande insikt i behovet av klarrapport från den som ansvarar för anläggningens funktion.

RJ 2012:02
Olycka med påkörd spårarbetare på
Karlbergs driftplatsdel, Stockholms
län, den 4 juni 2010



Den 4 juni 2010 inträffade en olycka på Karlbergs driftplatsdel som medförde att en eltekniker som arbetade i spåret blev påkörd av ett tåg och omkom.

Elteknikern skulle utföra en pinnlödning och hade påbörjat förberedelser för detta när han blev påkörd av ett tåg. Föraren på tåget uppmärksammade elteknikern alltför sent för att hinna stanna tåget eller ge en varnande ljudsignal.

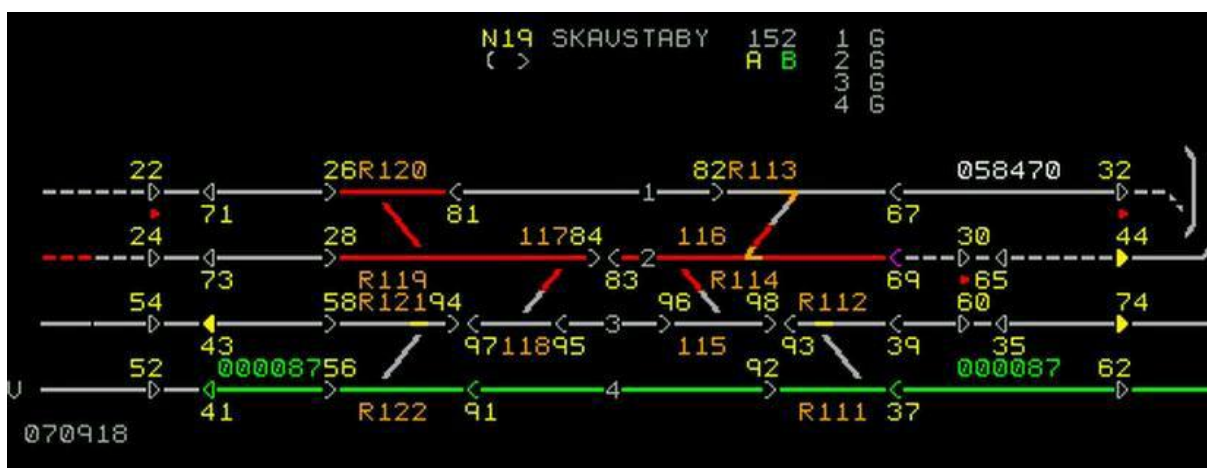
Den direkta orsaken till att olyckan inträffade var att arbete genomfördes i trafikerat spår på en plats och under omständigheter där ett sådant arbete inte fick förekomma. Bakomliggande orsaker är att ingen dokumenterad planering av arbetet genomfördes. Vidare bar inte elteknikern varselklädsel på överkroppen vilket innebar att föraren på tåget inte upptäckte honom i tid för att kunna varna om ankommande tåg.

Grundorsakerna till att olyckan inträffade var att Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem inte hade förmått att fånga upp bristerna enligt den skydds- och säkerhetsplanering som skulle ske enligt BVF 923, eller att de personer som anlätades av Trafikverket inte hade tagit del av lokal information enligt kraven i BVF 1920.



Söndagen den 12 september 2010 inträffade en kollision på Kimstads driftplats mellan resandetåg 505 och en spårgående grävlastare. Olyckan medförde att en person omkom och 20 personer skadades, varav 9 allvarligt.

Olyckan skedde på grund av att en grävlastare fördes upp på spåret utan att A-skydd etablerades på intilliggande spår. En bakomliggande orsak till att A-skydd inte etablerades är brister i skydds- och säkerhetsplaneringen inför arbetet, vilket i sin tur beror på brister i projektets planering. Bristerna i projektets planering kan i sin tur härledas till otillräckligt projektunderlag. Bristerna av det slag som orsakat olyckan och som finns i flera olika nivåer inom Trafikverkets projektorganisation, ska kunna upptäckas och åtgärdas inom ramen för en normal revisions- och avvikelshantering. Några sådana upptäckter har inte gjorts varför den grundläggande orsaken till olyckan kan anses vara brister i Trafikverkets uppföljnings-, avvikelsoch riskhantering.



RJ 2012:04
Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på Skavstaby driftplats, Stockholms län, den 17 november 2010

Den 17 november 2010 inträffade ett tillbud till påkörning av två personer som arbetade i spåret på Skavstaby driftplats. Skavstaby är belägen mellan Upplands Väsby och Rosersberg i Stockholms län.

Två spårarbetare, som arbetade under ett A-skydd, höll på att montera snöskydd på en växel när ett resandetåg kom på det spår som de arbetade i. Föraren på resandetåget avgav ljudsignal och de två personerna hoppade ur spåret precis innan tåget passerade växeln de arbetade i.

Den direkta orsaken till att tåget kunde passera platsen där arbetet pågick var att körsignal kunde visas eftersom spårledningen inte var kortsluten. Bakomliggande orsakerna till att tillbudet inträffade var att Infranord inte planerade arbetet enligt rutinerna i BVF 923 gällande SoS-planering. Arbetet planerades också som direktplanerat A-skydd trots att arbetet var känt inom Infranord och direktplanering av ett arbete endast får användas vid akut felavhjälpning. Samtalen för avstämning och starttillstånd mellan tillsyningsmannen och huvudtillsyningsmannen uppmärksammade inte att de planerade arbetet för olika områden.

Varken Trafikverket eller Infranords ledning kände till den praxis som fanns att inte använda kontaktdon vid A-skydd inom ett D-skyddsområde, vilket enligt uppgift var ett vedertaget arbetssätt inom Infranord. Trafikverkets system för att upptäcka avvikelser med arbete i spårmiljö har inte upptäckt bristerna hos entreprenören.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem har inte förmått upptäcka de brister i efterlevnad av rutiner och regler för arbete i spårmiljö eller upptäckt att Trafikverkets system för att upptäcka avvikelser inte fångat upp dessa avvikelser.

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet har inte förmått upptäcka brister i efterlevnad av regler och rutiner angående arbete i spårmiljö.



RJ 2012:05
Olycka med tappad last tåg 9132 på
Frövi driftsplats, Örebro län,
den 27 januari 2011

Torsdagen den 27 januari 2011 kl. 20.42 inträffade en olycka där ett stålämne som fått lastförskjutning slog i ett brofundament till en spårport på Frövi driftplats. Frövi är belägen mellan Arboga och Lindesberg i Örebro län.

Godståg 9132 lämnade Oxelösund den 27 januari kl. 16.49 för transport till Borlänge. När tåget anlände till Borlänge uppmärksammades att det var tjuvbroms på en av vagnarna. Vid kontroll av tåget visade det sig att en av vagnarna hade tappat ett stålämne som transporterades på vagnen. Stålämnet är ca 9 meter långt, 1,4 meter brett och väger ca 23 ton. Stålämnet återfanns senare i Frövi där det slagit i ett brofundament till en spårport och ramlat av vagnen. Lasten hade innan bron passerats fått en så stor förskjutning att det befann sig utanför vagnen och banans tillåtna lastprofil.

Olyckan inträffade på grund av att ämnena var olämpligt lastade på en vagn vars golv inte var rengjort. Snö och is mellan ämnena samt mellan golv och understa ämnet medförde att lastsäkring av ämnena inte fungerade. Att lastningen utfördes olämpligt berodde på otillräckliga och inaktuella lastanvisningar för den personal som utförde lastningen. Personalen som utförde lastningen saknade tillräcklig utbildning i lastsäkring och dess metoder. Personalen som kontrollerade lasten saknade tillräcklig kunskap och färdighet i lastmetoden och möjlighet att kontrollera lasten.

Att tåget ändå gick iväg trots lastningsbristerna berodde på att tillräcklig kontroll av lastsäkring inte genomfördes före tågets avgång. Att bristerna i lastning och kontroll fanns berodde på brister i uppföljningen av lastnings- och kontrollverksamheten samt avvikelshantering. Dessutom betraktade inte någon av de inblandade aktörerna det som sitt ansvar att kontrollera att lasten var säkrad innan tågfärden började. Att lastningsinstruktionerna inte var fullständiga och dessutom var inaktuella har sin grund i att uppföljning av instruktioner och den organisation som ansvarar för dessa inte har varit tillräcklig. Att företaget inte har arbetat proaktivt med riskhantering är också en av orsakerna till olyckan.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Spårtrafik utredningar 2008-2012

Utredningar olyckor/tillbud		2008	2009	2010	2011	2012	TOT
Allvarliga olyckor (Art 19, 1 + 2)	Kollision			1			1
	Kollision med ett hinder	1				1	2
	Urspårning	1					1
	Plankorsningsolycka			1		1	2
	Personolycka på grund av tåg i rörelse			2		1	3
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods						0
	Brand						0
	Tillbud	6	1	2	5	3	17
TOTAL		8	1	6	5	6	26

Datum och tidpunkt:	2011-06-09, 09:48		
Plats:	Grötingen- Nyhem, Jämtlands län		
Typ av händelse:	Tillbud till kollision mellan två tåg		
Typ av fordon och tågnummer:	Godståg 42059 och 4004		
		Ombordvarande	
Ombordvarande antal:	Personal:	2	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Inga		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga		
Andra skador:	Nej		
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2012-06-01		
Rekommendation RJ 2012:01 R1	Arbetsmiljöverket rekommenderas att genomföra en tillsyn av huruvida Trafikverkets järnvägsentreprenörer har dokumenterade rutiner för att säkerställa att arbetstidernas förläggning och längd är sådana att arbetsmiljön och säkerheten inte äventyras.		
Rekommendation RJ2012:01 R2	Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra en tillsyn av Trafikverket för att undersöka hur Trafikverket i sitt säkerhetsstyrningssystem har säkerställt att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt och av personal som har rätt kompetens.		

Datum
2012-11-23Ert datum
2012-06-01Dnr/Beteckning
TSJ 2011-960Er beteckning
J-37/11Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län, den 9 juni 2011

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission mottagit rapport RJ 2012:01, tillbud till kollision på Nyhems driftplats, den 9 juni 2011.

Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra en tillsyn av Trafikverket för att undersöka hur Trafikverket i sitt säkerhetsstyrningssystem har säkerställt att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt och av personal som har rätt kompetens (se avsnitt 2.2.2,3.2.2) (RJ 2012:01 R2).

Dokument BVF 602 och BVF 626 som det hänvisas till i rapportens kapitel 2.2.2 ligger till grund för Trafikverkets säkerhetstillstånd och ska vid förändringar som påverkar säkerhetstillståndet skickas till Transportstyrelsen för granskning. Transportstyrelsen har ett årsärende för förvaltning av Trafikverkets säkerhetstillstånd, TSJ 2012-44, där frågor gällande ändring av dokument hanteras.

Transportstyrelsen har genomfört tillsyner mot Trafikverket när det gäller hur de säkerställer att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt (TSJ 2010-1150 och TSJ 2010-1860). Vid tillsynerna har Trafikverket meddelat att de vidtagit ett antal åtgärder. Transportstyrelsen förelade dessutom Trafikverket att bland annat utföra oanmälda arbetsplatskontroller hos anlitade entreprenörer. Det bör dock poängteras att Transportstyrelsen utför tillsyner inom ramen för Järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som följer av denna. Huruvida en viss befattningshavare utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter följer av kriterierna i BV-FS 2000:3 och BV-FS 2000:4. En förutsättning för att frågor kring befattningshavarens behörighet ska bli föremål för tillsyn är att den uppfyller kriterierna i de nämnda föreskrifterna.

Slutsatserna som kunde dras av ovan nämnda tillsyner var att brister inte låg i regelverket som sådant utan istället i efterlevnaden av dessa bestämmelser vid vissa spårarbeten. Bristerna i efterlevnad bedömdes i första hand bestå i att arbeten utfördes utan rätt skyddsform samt att skydds- och säkerhetsplaneringen inte utfördes korrekt. Genom möten och kontakter mellan Transportstyrelsen och Trafikverket framkom att Trafikverket genom egna undersökningar också kommit till samma slutsatser och även vidtagit åtgärder med anledning av detta.

Frågan diskuteras också vid de årliga företagsmöten som Transportstyrelsen håller med Trafikverket.

Förutom ovanstående så har det utifrån ett uppdrag från ett gemensamt GD-möte i maj 2011 genomförts förstudier hos både Trafikverket och Transportstyrelsen gällande kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg. Representanter från Trafikverket och Transportstyrelsens respektive studier hade avstämningsmöten under hela arbetets gång. En av de slutsatser som återfinns i Transportstyrelsens slutrapport är att brister i säkerhetsmedvetande och attityden till riskerna i arbetet synes vara en vanligare orsak till olyckor än direkta kunskapsbrister.

Utöver SHK analys och rekommendationer oroas Transportstyrelsen av de förhållanden som tilläts råda vid övertagandet av entreprenaden. Tiden var för kort för att kompetent personal skulle hinna anställas och för att material skulle hinna anskaffas. Personalen upplevde oklara gränser mellan olika entreprenader, ex vem som skulle kontrollera utförda arbeten. 2013 avser Transportstyrelsen att genomföra tillsyn mot avtalskrivning om entreprenader och mot övertagande av entreprenader.

Med vänlig hälsning:



Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen



Enheten för teknik och marknadskontroll
Carl Axel Sundström, 010-730 9888

Statens Haverikommission
P.O. Box 12538
102 29 Stockholm



Slutrapport RJ 2012:01 om tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län, den 9 juni 2011.

I slutrapporten rekommenderas Arbetsmiljöverket att *genomföra en tillsyn av huruvida Trafikverkets järnvägsentreprenörer har dokumenterade rutiner för att säkerställa att arbetstidernas förläggning och längd är sådana att arbetsmiljön och säkerheten inte äventyras.*

Verkets kommentar till detta är att enligt arbetsmiljölagstiftningen är det arbetsgivaren som har ett tydligt ansvar för att vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Arbetsmiljöverket bedriver tillsyn enligt Arbetsmiljölagen och verkets föreskrifter. Det innebär inte att verket övertar arbetsmiljöansvaret.

Verkets prioritering av vilka arbetsställen som ska besökas är riskbaserad. Den rekommendation som Haverikommissionen ger i RJ 2012:01 kommer att vara en viktig input i planeringen av verkets inspektionsinsatser.

Bernt Nilsson

Carl Axel Sundström

Kopia: Arbetsmarknadsdepartementet, ARM
IM, IN, IS

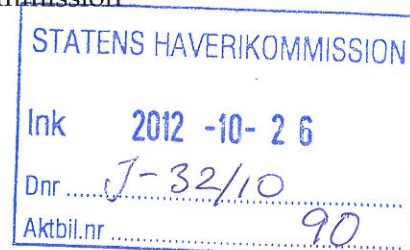
Datum och tidpunkt:	2010-06-04, 15:27		
Plats:	Karlbergs driftplats, Stockholms län		
Typ av händelse:	Olycka med påkörd spårarbetare på Karlbergs driftplatsdel,		
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 2742.		
		Ombordvarande	
Ombordvarande antal:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	1	Spårarbetare
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	1	Spårarbetare
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Inga		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga		
Andra skador:	Nej		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4			
Utgivning av slutrapport:	2012-08-01		
Rekommendation RJ 2007:02 R1	Då Arbetsmiljöverket inte besvarat rekommendationerna i utredningsrapporten RJ 2011:03 väljer SHK att återigen ställa samma rekommendationer till Arbetsmiljöverket, dvs. Arbetsmiljöverket rekommenderas att:		
(RJ 2011:03 R5)	• tillsammans med Transportstyrelsen vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med en tillräcklig säkerhetsnivå, (RJ 2011:03 R5,).		
(RJ 2011:03 R6)	• genom sin tillsyn verifiera att företagens systematiska arbetsmiljöarbete fångar upp avvikelser i verksamheten (RJ 2011:03 R6).		
	Med anledning av Transportstyrelsens genomförda åtgärder avstår SHK att lämna rekommendationer till Transportstyrelsen.		



Enheten för teknik och marknadskontroll
Carl Axel Sundström, 010-730 9888

Statens Haverikommission

P.O. Box 12538
102 29 Stockholm



Slutrapport RJ 2012:02 om olycka med påkörd spårarbetare vid Karlbergs driftsplats, den 4 juni 2010.

Den 4 juni 2010 inträffade olyckan som medförde att en eltekniker som arbetade i spåret blev påkörd av ett tåg och omkom. Den direkta orsaken till att olyckan var att arbete genomfördes i trafikerat spår på en plats och under omständigheter där ett sådant arbete inte fick förekomma.

I slutrapporten rekommenderas Arbetsmiljöverket att

- *tillsammans med Transportstyrelsen vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med en tillräcklig säkerhetsnivå, (RJ 2011:03 R5).*
- *genom sin tillsyn verifiera att företagens systematiska arbetsmiljöarbete fångar upp avvikelser i verksamheten (se avsnitt 2.3.2, 3.2.2) (RJ 2011:03 R6).*

Enligt rapporten har redan Transportstyrelsen vidtagit flera åtgärder för att säkerställa att spårarbeten sker med tillräcklig säkerhetsnivå. Det har bland annat medfört att Trafikverket gett ut en ny version av Regler för arbetsmiljö och säkerhet vid aktiviteter i spårområde.

Det ingår i Arbetsmiljöverkets normala tillsyn att granska företagens systematiska arbetsmiljöarbete och att arbeten sker med tillräcklig säkerhetsnivå. I den tillsynen granskas också om företagen har system för att fånga upp avvikelser i verksamheten och deras rapportering av tillbud och olyckor.

Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsens järnvägsdel har regelbundna möten. Vid dessa diskuteras de båda verkens insatser för ökad säkerhet inom järnvägssektorn. Möjligheter till gemensamma tillsynsinsatser diskuteras också. I flera fall har ärenden drivits utifrån arbetsmiljölagstiftningen som också påverkar järnvägssäkerheten på ett positivt sätt.



Arbetsmiljöverket medverkar i GNS, gruppen för nationell samverkan, järnväg. Den bildades i början av 2012 och samlar aktörer med inflytande på järnvägs-säkerheten. Arbete i spår är ett av de områden som identifierats som är viktiga att arbeta med för att minska dödsfall och allvarliga olyckor i järnvägssystemet. Arbets sättet inom GNS, järnväg bygger på erfarenheter från GNS arbete inom vägtrafikområdet. Ständig förbättring, målstyrning och samarbete är några ledstjärnor i arbetet. Förutom arbete i spår behandlar GNS, järnväg andra viktiga aspekter som spårsporing, suicid och plankorsningar.

Arbetsmiljöverket har genomfört en inspektion hos det norska företaget som är inblandat i olyckan vid Karlberg. I ett så kallat Inspektionsmeddelande ställde verket krav på rutiner för utredning av olyckor och skydds- och säkerhetsplanering för arbete i spårområde. Företaget har besvarat detta och verkets Stockholmsdistrikt har bedömt svaren som tillfredsställande. Verket har även till Åklagarmyndigheten i Stockholm givit in en anmälan om misstänkt brott mot arbetsmiljölagen, 2 kap 1-2 §, 3 kap 2-2a § arbetsmiljölagen och 2, 3, 8, 10 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2001:1 om systematiskt arbetsmiljöarbete. Verket har ingen uppgift om hur och när åtalsanmälan kommer att behandlas.

Sammanfattningsvis agerar Arbetsmiljöverket på flera olika sätt för att förbättra säkerheten vid spårarbete. Det är dock arbetsgivaren som enligt arbetsmiljölagen har ett tydligt ansvar för att vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Arbetsmiljöverket bedriver tillsyn enligt Arbetsmiljölagen och verkets föreskrifter. Det innebär inte att verket övertar arbetsmiljöansvaret. De rekommendationer som Haverikommissionen ger i RJ 2012:02 (RJ 2011:03 R5 och RJ 2011:03 R6) har tagits omhand. Verkets prioritering av vilka arbetsställen som ska inspekteras är riskbaserad. SHK:s rekommendationer ger ytterligare argument för att planera inspektioner gentemot arbete i spårmiljö.

Bernt Nilsson

Carl Axel Sundström

Datum och tidpunkt:	2010-09-12, 19:39		
Plats:	Driftplatsen Kimstad, Östergötlands län,		
Typ av händelse:	Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlastare		
Typ av fordon och tågnummer:	En spårgående grävlastare + Resandetåg 505 av typen X2.		
		Ombordvarande	
Ombordvarande antal:	Personal:	4	
	Passagerare:	240	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	1	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	1	
	Passagerare:	8	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	1	
	Passagerare:	10	
Skador på rullande materiel:	Skador på samtliga fordon i tågsättet.		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Mindre skador på spår och växel		
Andra skador:	En spårgående grävlastare totalförstörd.		
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2012-10-10		
Rekommendation RJ 2012:03 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att granska Trafikverkets revisions-, avvikelse- och riskhantering med syfte att se till att den får sådan kvalitet att brister i projekts ledning och planering, upptäcks och åtgärdas		

Datum
2012-12-17
Ert datum
2012-10-10

Dnr/Beteckning
TSJ 2010-1380
Er beteckning
J-48/10

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlastare på Kimstads driftplats, Östergötlands län den 12 september 2010.

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission mottagit rapport RJ 2012:03, olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlastare på Kimstads driftplats, den 12 september 2010.

Transportstyrelsen rekommenderades att granska Trafikverkets revisions-, avvikelse- och riskhantering med syfte att se till att den får sådan kvalitet att brister i projekts ledning och planering, upptäcks och åtgärdas (se avsnitt 2.2.3 och 3.2.2) (RJ 2012:03 R1).

Trafikverkets revisions-, avvikelse- och riskhanteringsprocesser granskades i den tillståndsprocess som genomfördes inför att Trafikverket erhöll sitt säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare vid bildandet 2010-04-01. Processerna granskades genom studier av inskickad dokumentation. Vid granskningen hittades inte några avvikelser i dokumentationen/processerna.

Transportstyrelsen har dock efter tillståndsgivningen sett indikationer på att det finns brister i efterlevnaden av Trafikverkets styrande dokument gällande ovanstående processer och har därför beslutat att under 2013 genomföra en revision/tillsyn mot Trafikverkets avvikelshantering. Transportstyrelsen anser att denna tillsyn även svarar mot SHK rekommendation.

Transportstyrelsen inledde i december 2011 en brevtillsyn mot Trafikverket och bland annat begärt att få ta del av Trafikverkets styrande rutiner gällande förfaranden för att upptäcka trender vid trafiksäkerhetsrelaterade händelser i allmänhet, samt Trafikverkets styrande rutiner för att förmedla beslut om åtgärder och styrande rutiner för att följa upp att dessa beslut har omhändertagits och utförts. Beslut om att avsluta tillsynen fattades i april 2012 efter att Trafikverket i insända handlingar redogjort för att de

genomför en översyn och förändring av avvikelshanteringen inom trafiksäkerhetsområdet. Förändringen planeras att vara genomförd och beslutad senast den 1 mars 2013.

Utöver detta har Transportstyrelsen noterat att Statens haverikommission beslutat att genomföra en temautredning rörande säkerhetsbrister vid arbete i spårmiljö J-67/12.

Med vänlig hälsning:



Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

Datum och tidpunkt:	2010-11-17, 03:23		
Plats:	Skavstaby driftplats, Stockholms län		
Typ av händelse:	Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret		
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 87		
		Ombordvarande	
Ombordvarande antal:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Inga		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga		
Andra skador:	Hindertavlor och kabelvinda påkörda.		
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2012-10-25		
Rekommendation RJ 2012:04 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att analysera och utvärdera de arbetsmetoder för tillsyn som tillämpas i syfte att öka förmågan att uppmärksamma sådana avvikelser som Transportstyrelsens systemtillsyn inte har förmått att upptäcka, t.ex. att infrastrukturförvaltaren inte följer kraven angående arbete i spårmiljö, BV-FS 2000:3 angående kompetenskrav för personer med arbete i säkerhets-tjänst och BV-FS 2000:4 angående genomförande av läkarundersökningar innan tjänstgöringen återupptas.		

Datum
2013-02-04Dnr/Beteckning
TSJ 2010-1739Ert datum
2012-10-25Er beteckning
J-66/10Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm**Svar på SHK rekommendation rörande tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på Skavstaby driftplats, Stockholms län, den 17 november 2010.**

Transportstyrelsen har tagit del av Statens haverikommissions rapport RJ 2012:04 rörande tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på Skavstaby driftplats, Stockholms län, den 17 november 2010. SHK gav följande rekommendation:

- *Transportstyrelsen rekommenderas att analysera och utvärdera de arbetsmetoder för tillsyn som tillämpas i syfte att öka förmågan att uppmärksamma sådana avvikelser som Transportstyrelsen systemtillsyn inte har förmått att upptäcka (se avsnitt 2.3.1), t.ex. att infrastrukturförvaltaren inte följer kraven angående arbete i spårmiljö (se avsnitt 3.2.2), BV-FS 2000:3 angående kompetenskrav för personer med arbete i säkerhetstjänst (se avsnitt 2.2.2 och 3.2.2) och BV-FS 2000:4 angående genomförande av läkarundersökningar innan tjänstgöringen återupptas (se avsnitt 2.6.2) (RJ2012:04 R1).*

Transportstyrelsens svar på SHK rekommendation:

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder för tillsyn inom ramen för den egna tillsynsprocessen.

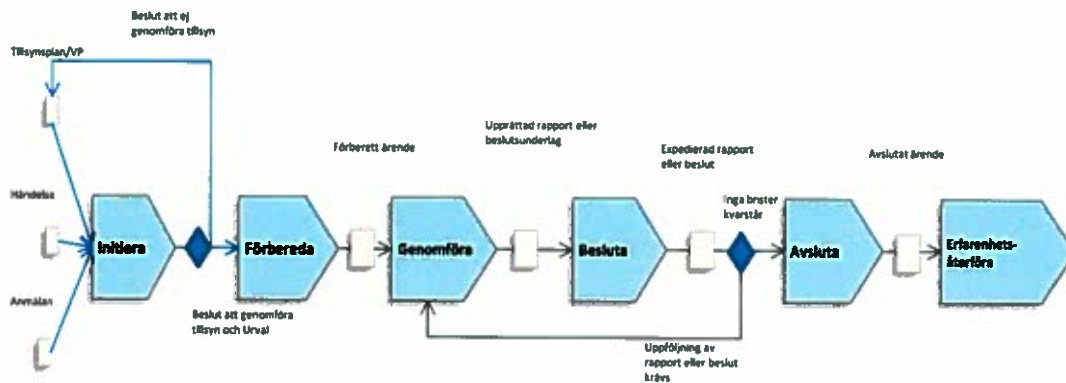
Transportstyrelsen avslutade i maj 2012 en förstudie gällande kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg. 2012-05-16 fattade Transportstyrelsen beslut om att gå vidare med ett antal åtgärdsförslag, varav ett var att Transportstyrelsen ska undersöka om villkoren i förordning (EU) nr 1158/2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med krav för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg och

förordning (EU) nr 1169/2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med krav för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg tillämpas fullt ut. Arbetet kommer att fortgå under åtminstone 2013. Ovanstående förstudie och åtgärder är en del i detta arbete och kommer medföra att Transportstyrelsen ytterligare analyserar och utvärderar sina arbetsmetoder för såväl tillståndsgivning som tillsyn.

Utöver detta fattade Transportstyrelsen 2012-12-19, Väg- och Järnvägsavdelningen, beslut (TSG 2012-1289) om att upprätta en process för all tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagare. I beslutet fastställs följande rörande processen:

- Processgraf (övergripande)
- Syfte
- Omfattning
- Roller
- Insats
- Resultat av tillsynen, däribland:
 - Behov av ändrade regler.
 - Ändring i verksamhetsplan.
 - Ändring av rutiner.
- Intressenter/intressentkrav
- Angränsande processer
- Styrande och stödjande dokument
- Mål och mätning
- IT-system/-applikationer

Processgraf:



Processen är beslutad i sin helhet och vidare arbete pågår med att fylla respektive ruta med aktiviteter, ägare, ansvar osv.

Transportstyrelsen anser att man med detta beslut följer SHK rekommendation.

Med vänlig hälsning:

Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

Datum och tidpunkt:	2010-01-27, 20:42		
Plats:	Frövi driftsplats, Örebro län		
Typ av händelse:	Olycka med tappad last		
Typ av fordon och tågnummer:	Godståg 9132		
		Ombordvarande	
Ombordvarande antal:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal omkomna:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0	
	Passagerare:	0	
Skador på rullande materiel:	Skador på vagnar från stålämne och skador som orsakats av stenar som lossnat från bron. Skador på bromssystem och hjul.		
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Brofundament skadat på bärande delar.		
Andra skador:			
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2012-11-05		
Rekommendation RJ 2012:05 R1	I samband med tillståndsprovning och tillsyn fokusera på olika aktörer/avtalspartners roller och ansvar för att säkerställa kravet att trygga en säker verksamhet enligt järnvägslagen		
RJ 2012:05 R2	I samband med tillståndsprovning och tillsyn av järnvägsföretag lägga särskilt fokus på företagets förfaranden vad gäller riskhantering samt uppföljning av verksamhet även med avseende på organisation och förvaltning av regler och rutiner.		
RJ 2012:05 R3	Vid omprovning av tillstånd samt vid revisioner gå igenom äldre genomförda tillsyner och eventuella restpunkter för att säkerställa att upptäckta brister har omhändertagits.		
RJ 2012:05 R4	Överväga att inleda ett arbete inom området ansvar för lastsäkring för järnväg liknande det fokusområde som identifierades för vägtrafiken i Transportstyrelsens projekt om lastsäkring.		

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Olycka med tappad last tåg 9132 på Frövi driftsplats, Örebro län, den 27 januari 2011.

Transportstyrelsen har tagit del av Statens haverikommissions rapport RJ 2012:05 rörande olycka med tappad last tåg 9132 på Frövi driftsplats Örebro län, den 27 januari 2011. SHK gav fyra rekommendationer. Dessa redovisas nedan i punktform med Transportstyrelsens svar efter.

- i samband med tillståndsprövning och tillsyn fokusera på olika aktörer/avtalspartners roller och ansvar för att säkerställa kravet att trygga en säker verksamhet enligt järnvägslagen (se avsnitt 2.2.4, 3.2.2 och 4.3) (*RJ 2012:05 R1*).

Svar RJ 2012:05 R1

Transportstyrelsen är den myndighet som genom järnvägsförordningen (2004:526) getts mandat att utföra tillståndsgivning för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt att utföra säkerhetstillsyn mot tillståndshavarna, enligt järnvägslagen (2004:519).

När Transportstyrelsens har mottagit en ansökan om tillstånd om att bedriva järnvägstrafik påbörjas en granskning av det blivande järnvägsföretagets dokumentation som ska utgöra dess säkerhetsstyrning. I tillståndsprövningen granskas att järnvägsföretaget har rutiner för att systematiskt hantera risker som verksamheten ger upphov till när järnvägsföretaget upprättar avtal med påverkan på säkerheten. Det är järnvägsföretaget som ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras, även de risker i verksamheten som uppstår genom upprättade avtal. Transportstyrelsen granskar även att det blivande järnvägsföretaget har ett system för att följa upp och utvärdera sitt säkerhetsstyrningssystem.

Kravet på att järnvägsföretaget ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras, även de risker i verksamheten som uppstår genom upprättade avtal, framgår av bestämmelserna i 6 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

Av 10 § Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag framgår kraven om att järnvägsföretaget ska utvärdera säkerhetsstyrningssystemet genom regelbundna interna systemrevisioner.

Vid Transportstyrelsens tillsyn granskas bland annat hur järnvägsföretaget följer upp och utvärderar verksamheten, det gäller även den aktivitet som ska hanteras enligt kraven av bestämmelserna i 6 § i samma föreskrifter d.v.s. aktiviteter som utförs i den egna verksamheten av en entreprenör genom upprättat affärsavtal.

När ett järnvägsföretag har beviljats tillstånd har Transportstyrelsen satt i system att genomföra en uppföljande säkerhetsrevision vid järnvägsföretaget inom ett år, för att kontrollera att järnvägsföretaget har förmåga att bedriva järnvägstrafik efter de krav som bland annat ställs i 6 och 10 §§ i de tidigare nämnda föreskrifterna, samt följer andra rättsnormer och sina egna säkerhetsbestämmelser, som Transportstyrelsens har mandat att utföra säkerhetstillsyn av.

Transportstyrelsen håller vid tillståndsprövning och tillsyn av järnvägsföretag samma fokus på alla delar av tillståndet och säkerhetsstyrningssystemet och anser att man därigenom uppfyller andemeningen i rekommendationen.

- i samband med tillståndsprövning och tillsyn av järnvägsföretag lägga särskilt fokus på företagets förfaranden vad gäller riskhantering samt uppföljning av verksamhet även med avseende på organisation och förvaltning av regler och rutiner (se avsnitt 2.3.2 och 3.2.2) (RJ 2012:05 R2).

Svar RJ 2012:05 R2

Riskanalyser ska genomföras vid alla förändringar vilka kan anses väsentliga¹. Ändringarna kan vara av teknisk, driftmässig eller organisatorisk art. Detta framgår av Kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering

¹ Se artikel 4 i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009

och riskbedömning som avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG. Förordningen riktar sig direkt mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och gäller fullt ut från och med den 1 juli 2012.

Det finns en vägledning framtagen till den tidigare nämnda förordningen och den finns tillgänglig på Europeiska järnvägsbyråns (ERA) hemsida. Transportstyrelsen är medveten om den dubbelreglering som har uppstått vid publiceringen av Kommissionens förordning (EG) nr 325/2009 och bestämmelserna i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1 och JvSFS 2007:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen planerar att uppdatera de nämnda föreskrifterna under 2014.

Den 16 november 2012 publicerades Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som svarar för underhåll. Förordningen ska börja tillämpas den 7 juni 2013, och riktar sig direkt mot järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och underhållsansvarig enhet. Tillämpningen innebär bland annat att verksamhetsutövarna ska utföra övervakningsprocessen som beskrivs i dokumentets bilaga. Övervakningsprocessen ska innefatta följande verksamheter:

- a) Fastställande av en strategi, prioriteringar och en eller flera planer för övervakning,
- b) Insamling och analys av information,
- c) Upprättande av en handlingsplan för fall av oacceptabel avvikelse avseende krav som fastställs i säkerhetsstyrningssystemet,
- d) Genomförande av handlingsplanen, om en plan upprättats,
- e) Utvärdering av hur effektiva handlingsplanens åtgärder är, om en sådan plan upprättats.

Transportstyrelsen håller vid tillståndsprovning och tillsyn av järnvägsföretag samma fokus på alla delar av tillståndet och säkerhetsstyrningssystemet och anser att man därigenom uppfyller andemeningen i rekommendationen.

- vid omprövning av tillstånd samt vid revisioner gå igenom äldre genomförda tillsyner och eventuella restpunkter för att säkerställa att upptäckta brister har omhändertagits (se avsnitt 2.5.2) (*RJ 2012:05 R3*).

Svar RJ 2012:05 R3

Transportstyrelsen gör numera en kontroll av föregående systemrevision och vilka brister som identifierades hos järnvägsföretaget. Om järnvägsföretaget har erhållit sitt tillstånd nyligen och säkerhetsmyndigheten inte har gjort någon systemrevision tidigare, görs istället en kontroll av hur tillståndsprocessen har förlöpt med berört företag.

Transportstyrelsens verktyg som kan tillämpas efter att brister uppdagats i samband med säkerhetstillsyn beskrivs i 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). Transportstyrelsen har mandat att meddela om föreläggande eller förbud. Föreläggande eller förbud får även förenas med vite.

När Transportstyrelsen vid en säkerhetstillsyn har identifierat en eller flera brister, görs en bedömning av dessa. Bland annat bedöms vilka direkta effekter en eller flera brister kan få i verksamheten. En brist som är eller kan få en direkt trafikfarlig effekt åläggs med förbud. Brister som inte är direkt trafikfarliga meddelas som föreläggande. En verksamhetsutövare som har meddelats föreläggande eller förbud får därefter redogöra för Transportstyrelsen, hur denne kommer att åtgärda bristerna. Ett lagt förbud gäller till myndigheten återkallar det.

När en verksamhetsutövare har presenterat tid- och handlingsplaner för att åtgärda bristerna i ett meddelat föreläggande, kan Transportstyrelsen välja att lita på att verksamhetsutövaren fullföljer presenterade planer och avsluta ärendet. Transportstyrelsen kan emellertid låta ärendet vara öppet till verksamhetsutövaren har redovisat att bristerna har åtgärdats och därefter avsluta ärendet. När Transportstyrelsen väljer att avsluta ett ärende direkt efter att en tid- och handlingsplan presenterats, kan och gör Transportstyrelsen då och då en ny säkerhetstillsyn, men riktad mot verksamhetsutövarens tidigare presenterade tid- och handlingsplan. Skulle det visa sig att verksamhetsutövaren inte har åtgärdat de tidigare identifierade bristerna kan Transportstyrelsen meddela ett föreläggande med vite. Om Transportstyrelsen gör bedömningen att bristerna kvarstår för att verksamhetsutövaren inte har förmåga att åtgärda dessa, kan Transportstyrelsen återkalla utfärdat tillstånd enligt 8 kap. 5 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen anser att man på detta sätt uppfyller rekommendationen.

Slutligen vill Transportstyrelsen meddela SHK, att det järnvägsföretag som är berört i undersökningsrapporten har licens och säkerhetsintyg del A och del B beviljat. Enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519) ska säkerhetsintyg del A och B omprövas vart femte år, vilket det berörda järnvägsföretaget står inför under 2013. När Transportstyrelsen ska genomföra en omprövning av säkerhetsintyg del A och del B utförs det genom en systemrevision av järnvägsföretagets hela säkerhetsstyrningssystem.

- Överväga att inleda ett arbete inom området ansvar för lastsäkring för järnväg liknande det fokusområde som identifierades för vägtrafiken i Transportstyrelsens projekt om lastsäkring (se avsnitt 2.5.3 och 4.3) (RJ 2012:05 R4)

Svar RJ 2012:05 R4

Transportstyrelsen deltar för närvarande i internationellt arbete rörande lastsäkring. Arbetet innefattar intermodalitet och kommer att påverka järnvägs-, sjö- och vägtransporter. Transportstyrelsen har 2012-11-23 svarat Näringsdepartementet på remiss: Redovisning av uppdraget att överväga hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring bör utformas. Transportstyrelsen har tittat på hur ansvaret är reglerat i trafikslagen väg, sjö, luft och järnväg. Utöver detta överväger Transportstyrelsen att införa UIC regler om lastsäkring som föreskrift vilket innebär att de blir bindande även för icke UIC-medlemmar. För närvarande har inte Transportstyrelsen för avsikt att starta ytterligare arbete.

Med vänlig hälsning:



Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen