

# NIB ÅRSRAPPORT 2013

Statens haverikommission

SVERIGE



## Innehållsförteckning

1	INTRODUKTION.....	4
1.1	Lagar .....	4
1.2	Roll och uppgifter .....	4
1.3	Organisation .....	5
2	UTREDNINGAR .....	6
2.1	Avslutade utredningar 2013 .....	6
2.2	Utredningar färdigställda 2009-2013 .....	6
2.3	Utredningar påbörjade 2012-2013 men inte färdigställda 2013 .....	9
2.4	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2013 .....	10
2.5	Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren .....	14
3	Rekommendationer 2013.....	15
	Rekommendationssvar .....	19

## **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, spåranslagningar, 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 spåranslagningar m.m., eller det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänsen.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt undersökningen.

Syftet med SHK:s undersökningar är att:

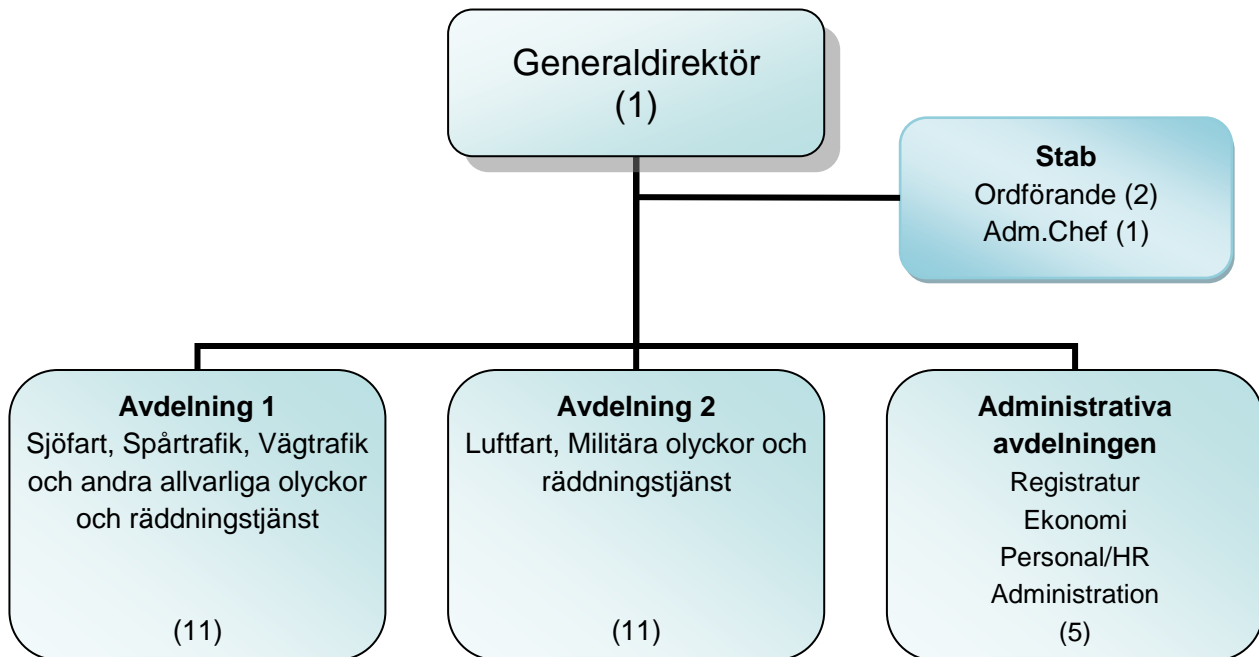
- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning 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 faktainsamlingsfasen håller SHK ett haverisammanträde där man presenterar alla de fakta som man funnit. Alla som är berörda av händelsen inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackförbund brukar 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 skadestandsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

### 1.3 Organisation



Vid en undersökning ska haverikommissionen enligt gällande bestämmelser alltid bestå av en ordförande och minst en ytterligare utredare.

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 faktainsamling och analys. För de vanligaste förekommande undersökningarna har SHK upphandlat avtal med experter på olika områden.

## 2 UTREDNINGAR

### 2.1 Avslutade utredningar 2013

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Tillbud till Kollision	2			0
Tillbud till urspårning	1			0
Annat tillbud Tekniskt fel	1			0

### 2.2 Utredningar färdigställda 2009-2013

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 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 vagnuttagning 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 vagnuttagning 76910 vid Klockarbäckens linjeplats på sträckan Umeå - Brännland, Västerbottens län.	i	2009-10-06

2008-07-29	Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 10093 på Torneträsk station, Norrbottens län.	i	2009-12-03
2008-12-21	Urspåring med vagnuttagning 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	Urspåring 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 Bräcke-fors - 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, urspåring 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 grävlaster , 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

### Utredningar färdigställda 2013

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2011-11-01	Tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting, Jämtlands län och Storuman, Västerbottens län.	i	2013-01-29
2012-01-30	Tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård, Skåne län.	i	2013-06-12
2011-11-02	Tillbud till urspårning med tåg 15003 på sträckan Malmö, Skåne län och Helgoland i Danmark.	i	2013-06-14
2011-05-24 2011-06-09	Tillbud med tekniskt fel på tunneltåg vid Medborgarplatsens- och Slussens tunnelbanestationer, Stockholms län.	i	2013-11-21



## 2.3 Utredningar påbörjade 2012-2013 men inte färdigställda 2013

### Utredningar påbörjade 2012

<b>Datum för händelsen</b>	<b>Titel för utredningen</b>	<b>Juridisk grund</b>
2012-02-09	Olycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo, Stockholms län.	i
2012-06-12	Tillbud med tåg 8005 och arbete i spår under A-skydd, på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län.	i
2012-09-20	Personolycka med radiolok på Sundsvalls rangerbangård, Västernorrlands län.	i
2012-11-14	Temautredning – säkerhet vid arbete i spårmiljö.	iii

### Utredningar påbörjade 2013

<b>Datum för händelsen</b>	<b>Titel för utredningen</b>	<b>Juridisk grund</b>
2013-01-15	Olycka på Saltsjöbanan, Stockholms län.	i

## 2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2013



### **Rapport RJ 2013:01**

*Tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting, Jämtlands län - Storuman, Västerbottens län, den 1 november 2011.*

Tisdagen den 1 november 2011 inträffade ett tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting, Jämtlands län – Storuman, Västerbottens län.

Ett arbetslag som arbetade med att byta ut slipers på Inlandsbanan blev klara tidigare än beräknat med sitt arbete. Tillsyningsmannen för arbetet kontaktade tågklareraren i Hoting för att förlänga tiden och ändra slutplats för spärrfärden till Hoting. Tågklareraren beviljade den nya sluttiden och slutplatsen. Senare samma morgon begärde en annan tillsyningsman av tågklareraren i Hoting en spärrfärd för att dra skarvbult med en motordressin med gränspunkterna Hoting – Dorotea. Tågklareraren i Hoting beviljade spärrfärden utan krav på samråd.

Klockan 13.15 uppmärksammade tillsyningsmännen på spärrfärderna varandra på en raksträcka mellan Hoting och Storuman. Spärrfärd 1 höll låg hastighet och föraren bromsade och hann stanna spärrfärden innan en kollision inträffade. Spärrfärd 2 var stillastående.

Tillbudet skedde på grund av att slutplatsen för spärrfärd 1 ändrades så att den hamnade utanför spärrfärdens gränspunkter utan att tillsyningsmannen eller någon av tågklarerarna uppmärksammade detta.

En bakomliggande orsak är att spärrfärd 1 inte avslutades innan slutplatsen ändrades. En annan bakomliggande orsak är att den tågklarerare som beviljade ändringen blandade ihop de olika raderna för gränspunkter och bevakningssträcka i e-tam och därför inte uppmärksammade att den ändrade slutplatsen hamnade utanför gränspunkterna. Vid beviljandet av starttillstånd för spärrfärd 2 såg därför inte tågklareraren något behov av att uppmana till samråd mellan spärrfärderna.

Inlandsbanans säkerhetsstyrningssystem har inte förmått att fånga upp att systemet e-tam i vissa fall kan upplevas som ett kontrollsystem samt att tågklarerarnas noggrannhet/uppmärksamhet vid hantering av systemet ibland brister. Inlandsbanans säkerhetsstyrningssystem har inte heller förmått fånga upp att övergången till e-tam var en sådan väsentlig ändring som skulle ha anmälts till Transportstyrelsen för bedömning om eventuell omprövning av Inlandsbanans tillstånd som infrastrukturförvaltare.

Infranords säkerhetsstyrningssystem har inte förmått fånga upp brister i lokalkännedom, hantering av spärrfärder samt larmrutiner.



**Rapport RJ 2013:02**

*Tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård, Skåne län, den 30 januari 2012.*

Måndagen den 30 januari 2012 inträffade ett tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård i Skåne län.

Växlingsrörelsen, bestående av ett ensamt lok, skulle växlas ut från spår 12 på Helsingborgs godsbangård för att kopplas samman med vagnar och bilda tåg 4300. Växlingen skulle framföras till växlingsdvärgsignal 154 som visade ”stopp” och även var växlingsvägens slutpunkt. Växlingsdvärgsignal 154 var vid tiden för tillbudet placerad på höger sida om spåret med en tilläggs skylt i form av en pil som pekade mot det spår som signalen gällde för.

Växlingsrörelsen passerade växlingsdvärgsignal 154 i ”stopp” obehörigt. Sekunden senare passerade tåg 6225 sin sista medriktade huvudljussignal och kom in på spår 6. Cirka 30 sekunder senare passerade växlingsrörelsen stopplykta 145 och kom in på spår 6. Tillsyningsmannen för växlingen och föraren på tåg 6225 upptäckte varandra och stannade sina fordon utan att någon kollision hann inträffa.

Orsaken till tillbudet var att växlingsdvärgsignalen passerades i ”stopp” för att den inte uppmärksammades. Inte heller efterföljande stopplykta uppmärksammades.

Bidragande orsaker till att växlingsdvärgsignalen inte uppmärksammades var att den var högerplacerad vilket inte tillsyningsmannen förväntade sig, att signalens tilläggs skylt var liten och otydlig, att tillsyningsmannens lokalkännedom var begränsad samt att sikten begränsades av stark sol, smutsiga fönster på loket och en på håll i viss mån skymmande ”värmepost”. Eftersom tillsyningsmannen hade fått ”rörelse tillåten” i föregående växlingsdvärgsignal och inte uppmärksammade växlingsdvärgsignal 154 sökte han förmodligen inte efter någon efterföljande stopplykta.



**Rapport RJ 2013:03**

*Tillbud till urspårning på sträckan Malmö, Skåne län – Helgoland (Danmark), med tåg 15003, den 2 november 2011.*

Onsdag den 2 november 2011 inträffade ett tillbud till urspårning på sträckan Malmö, Skåne län – Helgoland (Danmark).

En motorvagnsenhet som hade en axel upptrallad på grund av hjulskada kopplades in i ett tågsätt utan att någon uppmärksammade trallan i ett tåg över Öresundsförbindelsen. Tåget hade som högst en hastighet av ca 180 km/h. Enheten med trallan hade en hastighetsbegränsning som innebar att den i Sverige fick framföras med en högsta tillåten hastighet av 20 km/tim på rakspår och 5 km/tim genom växlar. I Danmark var hastigheten begränsad till 40 km/tim på rakspår och 10 km/tim genom växlar.

Den direkta orsaken till tillbudet var att den upptrallade enheten kopplades ihop med två andra enheter till ett tåg, trots att den inte skulle ha gått med där, och att tågfärden sedan startade utan att tåget var i ordningställt och kontrollerat enligt järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser.

En bidragande orsak har sannolikt varit de olikheter i regelverket mellan Danmark och Sverige angående vilka åtgärder som ingår i klargöring av tåg.

En annan bidragande orsak kan ha varit tidsbrist i samband med överlämning från en växlare till en annan i samband med skiftbyte.

Bakomliggande orsaker har varit brister hos både DSB och ISS Trafficare när det gäller dokumenterade rutiner och instruktioner för informationsöverföring, funktionskontroll och klargöring, liksom för uppföljning av personalens kunskaper i praktiken.





**Slutrapport RJ 2013:04**

*Tillbud med tekniskt fel på tunneltåg vid Medborgarplatsens och Slussens tunnelbanestationer, Stockholms län, den 24 maj och den 9 juni 2011.*

Vid två tillfällen under 2011 inträffade tillbud till olyckor i Stockholms tunnelbana med tunneltåg av typen C20 som lämnade plattformen med ett passagerardörrpar öppet.

Den 24 maj steg en person med rullator av tunneltåget vid Medborgarplatsens tunnelbanestation under pågående dörrstängning och fastnade i dörrparet. Personen trängde sig ut ur tunneltåget. Tunneltåget startade därefter och lämnade plattformen med passagerardörrparet öppet 30-40 cm.

Den 9 juni fastnade en person med en väska vid Slussens tunnelbanestation när personen försökte kliva på tunneltåget under pågående dörrstängning. Personen ryckte ut väskan men dörrparet stängdes inte. Tunneltåget startade och lämnade plattformen med dörrparet öppet 15-20 cm. Vid båda händelserna stängdes dörrarna senare under färd.

Tunnelståget C20 är konstruerat så att föraren endast ska kunna framföra tåget om klarsignal har erhållits från tågets säkerhetssystem. Tågets säkerhetssystem förhindrar drift av tunnelståget genom att full driftbroms behålls och en röd signal visas för föraren om inte alla parametrar för klarsignal är uppfyllda. En av dessa parametrar är att passagerardörrarna ska vara stängda och låsta. I de båda fallen rapporterade förarna att de, efter genomförd dörrstängning, fått klarsignal och att tunnelståget gick att starta.

Orsaken till tillbuderna var en överledning mellan två elektriska ledare i kopplet på vagn 2077:s B-ände. Överledningen ledde till att säkerhetssystemet som rapporterar att passagerardörrarna är stängda och låsta rapporterade ”klart” för alla passagerardörrar som befann sig efter kopplet i vagn 2077:s B-ände samt för alla eventuella vagnar som var kopplade efter vagn 2077.

Bakomliggande orsaker var att underhållsreparatören under en koppelrevision använde felaktiga underhållsinstruktioner som saknade vissa moment för kontroll av isolation mellan ledare i kopplet. Att överledningen kunde uppstå berodde på att den krympslang som används som isolering var av fel dimension för att krympas över den kabelsko som användes samt att kontaktstiften sitter tätt monterade och inte mekaniskt stabilt åtskilda, vilket medförde att en nötning mellan kabelskorna skapade en elektrisk kontakt mellan två stift i kopplet.

MTR:s säkerhetsstyrningssystem har inte förmått fånga upp att underhållsreparatören använt avvikande instruktioner vid underhållet av vagnarna. Transportstyrelsens tillsyn, genom revisioner, har inte förmått upptäcka dessa avvikelser i MTR:s säkerhetsstyrningssystem trots att revisioner har genomförts mot fordonsunderhållet hos MTR kort tid innan händelserna inträffade eftersom inga verifieringar genomfördes vid dessa revisioner.

## 2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

### Spårtrafik utredningar 2009-2013

Utredningar olyckor/tillbud		2009	2010	2011	2012	2013	TOT
Allvarliga olyckor (Art 19, 1 + 2)	Kollision		1				1
	Kollision med ett hinder				1		1
	Urspårning						0
	Plankorsningsolycka		1		1		2
	Personolycka på grund av tåg i rörelse		2		1		3
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt godsutsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud	1	2	5	4	4	16
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>23</b>

### 3 REKOMMENDATIONER 2013

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2011-11-01, 13.15		
<b>Plats:</b>	Hoting, Jämtlands län – Storuman, Västerbottens län		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud till kollision		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Två spärrfärder		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	Ej undersökt	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal omkomna:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal allvarligt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal lindrigt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Skador på rullande materiel:</b>	Inga		
<b>Skador på järnvägsinfrastruktur:</b>	Inga		
<b>Andra skador:</b>	Nej		
<b>Sammanfattning:</b>	se avsnitt 2.4		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2013-01-29		
<b>Rekommendation RJ 2013:01 R1</b>	<b>Transportstyrelsen rekommenderas att:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>särskilt undersöka förekomsten av direktplanerat arbete hos infrastrukturförvaltarna i syfte att klarlägga i vilken omfattning direktplanerat arbete används trots att förutsättningar för detta enligt JTF inte föreligger samt vid behov vidta erforderliga åtgärder.</li> <li>se över godkännandeprocessen för att säkerställa att rätt kompetens medverkar vid bedömningar av om ett godkännande behövs så att det både tas hänsyn till operativa aspekter och användaraspekter vid bedömningen.</li> <li>inom det arbete som startats för ökad interaktion mellan sektionerna för godkännande och tillstånd skapa rutiner eller motsvarande för att säkra att information som sänds till Transportstyrelsen överförs mellan olika processer</li> </ul>		
<b>RJ 2013:01 R2</b>			
<b>RJ 2013:01 R3</b>			

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2012-01-30, 12.58		
<b>Plats:</b>	Helsingborgs godsbangård, Skåne län		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud till kollision		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Godståg 6225 samt växlingsrörelse		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	2	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal omkomna:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal allvarligt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal lindrigt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Skador på rullande materiel:</b>	Inga		
<b>Skador på järnvägsinfrastruktur:</b>	Inga		
<b>Andra skador:</b>	Nej		
<b>Sammanfattning:</b> se avsnitt 2.4			
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2013-06-12		
<b>Rekommendation</b>	<b>Transportstyrelsen rekommenderas att:</b>		
<b>RJ 2013:02 R1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 höger-placerade signaler passeras obehörigt oftare än vänsterplacerade signaler.</li> </ul>		
<b>RJ 2013:02 R2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>inom ramen för sin tillsyn verka för att infrastrukturförvaltare ser över högerplacerade växlingsdvärgsignaler för att utröna om placeringen fortfarande är motive-rad</li> </ul>		
<b>RJ 2013:02 R3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>utöva tillsyn över att järnvägsföretag tydligt anger signaler med avvikande placering i lokala bangårdsinstruktioner</li> </ul>		
<b>RJ 2013:02 R4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>utöva tillsyn över av att infrastrukturförvaltarna använder sig av pilskyltar utformade enligt JvSFS 2008:7</li> </ul>		



<b>Datum och tidpunkt:</b>	2011-11-02, kl. 19.37		
<b>Plats:</b>	Malmö, Skåne län – Helgoland, Danmark		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud till urspårning		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Tåg 15003		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	1	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal omkomna:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal allvarligt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal lindrigt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Skador på rullande materiel:</b>			
<b>Skador på järnvägsinfrastruktur:</b>			
<b>Andra skador:</b>	Skadad tralla		
<b>Sammanfattning:</b>	se avsnitt 2.4		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2013-06-14		
<b>Rekommendation RJ 2013:03 R1</b>	<b>Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att järnvägsföretagen och deras anlitade entreprenörer har ändamålsenliga rutiner för informationsöverföring, funktionskontroll och klargöring, liksom för uppföljning av personalens kunskaper i praktiken.</li> <li>• vidta de åtgärder som behövs för att <i>särskilt</i> säkerställa att personal hos järnvägsföretag eller deras anlitade entreprenörer som utför arbete i Sverige av betydelse för trafiksäkerheten, men som har sin anställning eller utbildning i ett annat land, dels har den utbildning som behövs om de föreskrifter och rutiner för funktionskontroll och klargöring som gäller i Sverige, dels att tillämpningen av deras kunskaper i dessa avseenden i praktiken regelbundet följs upp av det ansvariga järnvägsföretaget.</li> </ul>		
<b>RJ 2013:03 R2</b>			

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2011-05-24, kl. 13.45 samt 2011-06-09, kl. 14.40		
<b>Plats:</b>	Medborgarplatsens – och Slussens tunnelbanestationer, Stockholms län		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud med tekniskt fel på tunneltåg		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	C20 tunneltåg, fordon 2077		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	2	
	<b>Passagerare:</b>	Inte undersökt.	
<b>Antal omkomna:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal allvarligt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal lindrigt skadade:</b>	<b>Personal:</b>	0	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Skador på rullande materiel:</b>	Inga		
<b>Skador på järnvägsinfrastruktur:</b>	Inga		
<b>Andra skador:</b>	Nej		
<b>Sammanfattning:</b> se avsnitt 2.4			
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2013-11-21		
<b>Rekommendation RJ 2013:04 R1</b>	<p><b>Transportstyrelsen rekommenderas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>att i arbetet med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder särskilt överväga om tillsynsformen R1 (brevtillsyn) och företagsmöten är tillräckliga för att kunna verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet.</li> </ul>		

Datum  
2013-05-15Dnr/Beteckning  
TSJ 2011-1804Ert datum  
2013-01-28Er beteckning  
J-71/11Statens Haverikommission  
Box 125 38  
102 29 Stockholm

## Svar på rekommendationer i SHK utredningsrapport RJ 2013:01, tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting – Storuman, den 1 november 2011

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissionens utredningsrapport RJ 2013:01, Tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting, Jämtlands län - Storuman, Västerbottens län, den 1 november 2011.

SHK riktar tre rekommendationer till Transportstyrelsen i rapporten, här följer Transportstyrelsens svar:

- Transportstyrelsen rekommenderas att särskilt undersöka förekomsten av direktplanerat arbete hos infrastrukturförvaltarna i syfte att klarlägga i vilken omfattning direktplanerat arbete används trots att förutsättningar för detta enligt JTF inte föreligger samt vid behov vidta erforderliga åtgärder (se avsnitt 2.1 samt 4.3) (RJ 2013:01 R1).

Svar: Transportstyrelsen bedömer att de infrastrukturförvaltare som tillsyn i första hand bör riktas mot när det gäller direktplanerade arbeten är Trafikverket och Inlandsbanan. När det gäller Trafikverket så har tillsyner genomförts vid ett antal tillfällen 2011 – 2013, gällande trafiksäkerheten i samband med arbeten i spårmiljö. Trafikverket har också redovisat de åtgärder som de har vidtagit för att förbättra säkerheten och frågan tas upp på återkommande företagsmöten med Trafikverket samt bevakas via GNS (Gruppen för Nationell Samverkan). När det gäller Inlandsbanan så kommer en tillsyn riktad mot direktplanerade arbeten och färder att genomföras. Även här kommer utvecklingen sedan att följas upp på företagsmöten och via GNS.

- Se över godkännandeprocessen för att säkerställa att rätt kompetens medverkar vid bedömningar av om ett godkännande behövs så att det både tas hänsyn till operativa aspekter och användaraspekter vid bedömningen (se avsnitt 2.6 samt 3.2.2) (RJ 2013:01 R2).

Svar: Transportstyrelsens Sektion teknik arbetar med godkännande i sin tillståndsprövningsprocess, medan Sektion infrastruktur arbetar med både processer för tillståndsprövning och tillsyn. Arbetet pågår med att ta fram rutinbeskrivning för ökad interaktion mellan sektionerna. Trafikverket utvecklar för närvarande ett system som ska ersätta e-tam. Systemet benämns "TAM 2014" och beräknas drifställas 2014. Transportstyrelsen följer upp projektet löpande via möten, för att säkerställa att TAM 2014 inte kommer att innehålla några systemtekniska säkerhetsfunktioner som kräver godkännande.

- Inom det arbete som startats för ökad interaktion mellan sektionerna för godkännande och tillstånd skapa rutiner eller motsvarande för att säkra att information som sänds till Transportstyrelsen överförs mellan olika processer (se avsnitt 2.6 samt 3.2.2) (RJ 2013:01 R3).

Svar: Transportstyrelsens Sektioner teknik, järnväg och infrastruktur har ett pågående arbete i syfte att skapa bättre interaktion och samarbete. Arbetet pågår med att ta fram rutinbeskrivning och diskussioner förs i syfte att identifiera gränssnitt mm i olika ärenden. Ett nätverk för järnväggemensamma frågor har startats. Arbetet pågår också med processkartläggning där gemensamma processer skapas och beröringspunkter mellan delprocesser identifieras. En del av detta arbete är att se över och säkerställa att rätt kompetens medverkar vid bedömningar.

Med vänliga hälsningar:



Birgitta Hermansson  
Chef Väg- och järnvägsavdelningen  
Transportstyrelsen

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

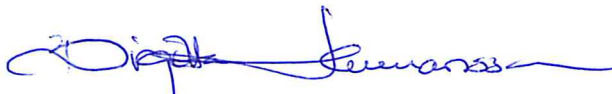
Rekommendationen läggs in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd av hur järnvägsföretagen går tillväga för att ge sin personal platskännedom och information där planenlig växling utförs.

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

Datum  
2013-09-04  
Ert datum  
2013-06-14

Dnr/Beteckning  
TSJ 2011-1803  
Er beteckning  
J-70/11

Statens Haverikommission  
Box 125 38  
102 29 Stockholm

## **Svar på rekommendationer i SHK utredningsrapport RJ 2013:03, tillbud till urspårning på sträckan Malmö, Skåne län – Helgoland (Danmark), med tåg 15003, den 2 november 2011.**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissionens utredningsrapport RJ 2013:03, Tillbud till urspårning den 2 november 2011 på sträckan Malmö, Skåne län – Helgoland (Danmark).

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

RJ 2013:03 R1

- Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att järnvägsföretagen och deras anlitade entreprenörer har ändamålsenliga rutiner för informationsöverföring, funktionskontroll och klargöring, liksom för uppföljning av personalens kunskaper i praktiken.

När en ansökan om tillstånd som järnvägsföretag har inkommit ska säkerhetsstyrningssystemet granskas utifrån kraven i bilaga II och bilaga III i Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg.

När ett järnvägsföretag anlitar en entreprenör ska järnvägsföretaget hantera de risker som den anlitade entreprenören ger upphov till, inom järnvägsföretaget. Detta regleras i 6 § Järnvägsstyrelsen föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och andra säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

De checklistor som Transportstyrelsen använder vid granskning av säkerhetsstyrningssystemet vid såväl tillståndsansökan, som vid systemrevision, är uppbyggda kring kraven beskrivna ovan.

Rekommendationen läggs in i Transportstyrelsens tillsynsbank för att efter prioritering av riskbaserad tillsyn planera lämplig tillsynsåtgärd av de järnvägsföretag som anlitar entreprenörer för tågtjänst, växling och terminaltjänst, innan tågs avgång. Ändamålet är att kontrollera järnvägsföretagets identifiering och hantering av de risker som entreprenör tillför organisationen.

RJ 2013:03 R2

- Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn vidta de åtgärder som behövs för att särskilt säkerställa att personal hos järnvägsföretag eller deras anlitate entreprenörer som utför arbete i Sverige av betydelse för trafiksäkerheten, men som har sin anställning eller utbildning i ett annat land, dels har den utbildning som behövs om de föreskrifter och rutiner för funktionskontroll och klargöring som gäller i Sverige, dels av tillämpningen av deras kunskaper i dessa avseenden i praktiken regelbundet följs upp av det ansvariga järnvägsföretaget.


Transportstyrelsen genomförde en revision i oktober 2012 vid Veolia Transport Sverige AB, som var det järnvägsföretag i Sverige som tidigare under samma år övertog driften av Öresundstågen. Vid revisionen granskades bland annat Veolia Transport Sveriges system för hantering av dansk personal som trafiksäkerhetsmässigt byter järnvägsföretag vid gränspassage mellan Danmark och Sverige.

Det förekommer även att personal gör byten av trafiksäkerhetsansvarigt järnvägsföretag även vid gränspassage mellan Norge och Sverige. Transportstyrelsen har under 2013 utfört systemtillsyn mot t.ex. Svenska Tågkompaniet AB, som har norsk personal i sin verksamhet i samarbete med NSB.

Transportstyrelsen ser på sådan personal som om den vore inhyrd vid det svenska järnvägsföretaget och att järnvägsföretaget därmed ska tillämpa sina egna krav och utföra nödvändiga kontroller även på denna personal, för att uppfylla kraven i Sverige.

Transportstyrelsen bedömer att rekommendation R2 kan och bör hanteras inom ramen för en tillsyn enligt rekommendation R1.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen



Datum  
2014-02-21Dnr/Beteckning  
TSJ 2011-968Ert datum  
2013-11-21Er beteckning  
J-38/11Statens haverikommission  
Box 125 38  
102 29 Stockholm

## Svar på SHK rekommendation på utredningsrapport rörande tillbud med tekniskt fel på tunneltåg vid Medborgarplatsens och Slussens tunnelbanestationer, Stockholms län, den 24 maj och 9 juni 2011

### Rekommendation

*Transportstyrelsen rekommenderas att i arbetet med att analysera och utvärdera sina arbetsmetoder särskilt överväga om tillsynsformen R1 (brevtillsyn) och företagsmöten är tillräckliga för att kunna verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet. (se avsnitt 2.3.1 och 3.2.2 (RJ 2013:04 R1)).*

### Svar på rekommendationen från Transportstyrelsen

R1 är en av flera revisionstyper som Transportstyrelsen använder sig av. Säkerhetsrevisionen R1 omfattar några få förutbestämda punkter utifrån valda ämnesområden. Säkerhetsrevisionen utförs brevlades och normalt förekommer inte möten eller verifiering hos verksamhetsutövaren vid R1. R1 används företrädesvis mot små företag samt som en indikator på om en större tillsyn behöver göras.

Företagsmöte är en annan revisionstyp där Transportstyrelsen övergripande kontrollerar säkerhetsstyrningssystemets tillämpning och effekt samt säkerhetsutvecklingen hos en tillståndshavare. Dessa möten har inte heller ett verifierande syfte. Varken R1 eller företagsmöten är tillräckliga för att kunna verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin

skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet. Men som också framgår av beskrivningarna är det heller inte syftet med dessa revisionsformer.

När Transportstyrelsen finner anledning att t.ex. verifiera att verksamhetsutövare inom spårtrafikområdet uppfyller sin skyldighet att ha ändamålsenliga rutiner för att uppmärksamma brister och avvikelser i fordonsunderhållet använder Transportstyrelsen revisionstyperna R2 eller R3. I dessa revisionstyper ingår verifieringar med bl.a. operativ personal i syfte att kontrollera att det praktiska arbetet utförs i enlighet med hur det beskrivs i styrande dokument.

Revisioner planeras utifrån ett riskbaserat synsätt där olika faktorer vägs samman för att avgöra revisionsområden och revisionsformen. Som SHK påpekar i utredningsrapport RJ 2013:04 utförde Transportstyrelsen under december 2010 en revision av typ R1 mot MTR avseende underhåll av tunnelbanevagnar. Revisionsformen R1 valdes med hänsyn till de risker Transportstyrelsen kunde se inför revisionstillfället.

Under första halvåret av 2014 kommer Transportstyrelsen att utföra en R3 omfattande MTR:s hela system för säkerhetsstyrning. Inför och under revisionen kommer Transportstyrelsen att beakta utredningsrapporten.

I samband med den revisionen kommer verifieringar med operativ personal att göras i syfte att kontrollera att det praktiska arbetet utförs i enlighet med hur det beskrivs i styrande dokument. Det är dock av resursskäl inte möjligt att göra en heltäckande verifiering av hela systemet för säkerhetsstyrning på stora företag. Alla nivåer av säkerhetssystemet verifieras dock stickprovvis, vissa delar går man sedan djupare i om till exempel stickproven ger indikation på brister.

Inom Transportstyrelsen pågår löpande ett arbete med att utvärdera och förbättra arbetsmetoderna inom tillsynsområdet. Detta sker i de två arbetsgrupperna "Processteam tillsyn" och "Kärnprocess tillsyn".

Utöver det interna arbetet som pågår i syfte att förbättra arbetsmetoderna inom tillsynsområdet har Transportstyrelsen under slutet av år 2013 fått i uppdrag av regeringen att se över sin tillsynsverksamhet vad gäller underhåll vid järnvägen:

*"Transportstyrelsen ska redovisa hur tillsynen av infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags underhållsverksamhet kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2014."*

Uppdraget ska bidra till utveckling av den riskbaserade tillsynen av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens underhållsverksamhet. Uppdraget ska bidra till utvecklingen av Transportstyrelsens åtgärder med anledning av brister som påträffas vid tillsyn av underhållsverksamhet. De utvecklade tillsynsmetoder som blir en följd av regeringsuppdraget bedöms av Transportstyrelsen bli tillämpbara även på verksamheten vid tunnelbana och spårväg. Uppdraget är ännu inte avslutat men bedömningen är att utvecklingen av tillsynsarbetet sannolikt kommer att innebära att det bland annat blir ett större fokus på att vi kontrollerar bakomliggande systembrister även vid mindre revisioner. Därför kommer vi att behöva se över hur vi använder de olika revisionstyperna och vilka frågor vi ska ställa vid revisioner inom olika områden.

---

Detta ärende har beslutats av Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Per Almquist och Diana Guarda Canet.



Birgitta Hermansson  
Chef för väg- och järnvägsavdelningen