



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

Dnr A-138/08

# Årsrapport

## Genomförda spårtrafikutredningar 2007

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

---

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

*Postadress*  
P.O. Box 12538  
102 29 Stockholm

*Besöksadress*  
Teknologgatan 8 C  
Stockholm

*Telefon*  
08-508 862 00

*Fax*  
08-508 862 90

*E-post*  
info@havkom.se

*Internet*  
www.havkom.se

## Innehållsförteckning

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Genomförda undersökningar</b> .....	<b>4</b>
RJ 2007:01 .....	4
Rekommendation RJ 2007:01 R1 .....	4
Rekommendation RJ 2007:01 R2 .....	4
Rekommendation RJ 2007:01 R3 .....	4
RJ 2007:02 .....	5
Rekommendation RJ 2007:02 R1 .....	5
Rekommendation RJ 2007:02 R2 .....	5
Rekommendation RJ 2007:02 R3 .....	5
Rekommendation RJ 2007:02 R4 .....	6
Rekommendation RJ 2007:02 R5 .....	6
Rekommendation RJ 2007:02 R6 .....	6
Rekommendation RJ 2007:02 R7 .....	6
<b>Genomförda åtgärder</b> .....	<b>6</b>

## Inledning

Enligt Förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska Statens haverikommission årligen, senast den 30 september, offentliggöra en årsrapport från föregående kalenderår om olyckor och tillbud som berör spårtrafiken.

Rapporten ska innehålla uppgifter om genomförda undersökningar, utfärdade säkerhetsrekommendationer och åtgärder som vidtagits med anledning av tidigare utfärdade rekommendationer.

## Genomförda undersökningar

Under året färdigställdes två rapporter, RJ 2007:1 Tillbud till kollision mellan tåg 186 och 181 i Gårdsjö, O län, den 28 februari 2005 och RJ 2007:2 Olycka med tåg 5525 – påkörning av stoppbock med påföljande ursparning – i Ledsgård, N län, den 28 februari 2005.

### **RJ 2007:01**

Tillbudet orsakades av att bromsförmågan kraftigt hade försämrats på grund av två isproppar i slangkopplingen i tågets huvudledning mellan loket och den första av tågets två vagnar.

Som ett resultat av undersökningen utfärdades tre rekommendationer som riktade sig till Järnvägsstyrelsen.

#### **Rekommendation RJ 2007:01 R1**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att vagnar med konstruktioner av luftblås och kopplingskranar som motsvarar de som har undersökts modifieras för att minska risken för vatteninträning via kopplingsventilernas luftningshål.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Järnvägsstyrelsen bedömer att nationella krav på konstruktionen av kopplingsventilerna inte kan ställas. Järnvägsstyrelsen driver frågor om att de europeiska tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) skall innehålla regler för anpassning av rullande materiel till nordiska förhållanden vintertid. Järnvägsstyrelsen kommer att bevaka detta i det fortsatta arbetet med TSD avseende rullande materiel.

#### **Rekommendation RJ 2007:01 R2**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att det införs rutiner beträffande ihopkoppling av slangkopplingar vintertid som minskar risken för att det finns snö och is i slangarna.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Järnvägsstyrelsen har inlett ett arbete med att se över vilka regler i en trafiksäkerhetsinstruktion, inklusive regler gällande broms och bromsprovning, som ska ges ut som en föreskrift av Järnvägsstyrelsen. I detta arbete kommer denna rekommendation att vara en del av underlaget.

#### **Rekommendation RJ 2007:01 R3**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att rutiner införs för att säkerställa att föraren har en rimlig möjlighet att kontrollera att bromsförmågan är den förväntade dels efter att tågets sammansättning har ändrats eller förarbyte har skett, men också undervägs om förhållandena ändras.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Järnvägsstyrelsen har förelagt samtliga järnvägsföretag att införa regler om bland annat obligatorisk retardationskontroll med hjälp av ATC. Även dessa regler kommer att värderas i Järnvägsstyrelsens arbete med trafiksäkerhetsinstruktioner för att avgöra om de skall ingå i en kommande föreskrift..

## **RJ 2007:02**

Olyckan orsakades av att tåget hade dålig bromsförmåga. Anledningen till detta var vagnarnas s k TOM/LAST-handtag låg i läge "TOM".

Som ett resultat av undersökningen utfärdades fem rekommendationer som riktade sig till Järnvägsstyrelsen samt tre rekommendationer som riktade sig till Statens räddningsverk.

### **Rekommendation RJ 2007:02 R1**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att risken med enkelfel i samband med fastställande av ett tåg bromsförmåga minimeras, t ex. genom införande av checklistor eller en särskild notering om att omställningshandtagens läge har kontrollerats på "uppgift till förare" e.d.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Utöver grundkravet, som ställs i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS:2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. är enligt Järnvägsstyrelsens bedömning denna rekommendation uppfylld av den retardationskontroll som ålagts järnvägsföretagen i ett av Järnvägsstyrelsen utfärdat föreläggande (2007-06-08, JvS diarienummer 2007-702/62). Föreläggandet innebär krav på att retardationskontroll med ATC ska finnas med i järnvägsföretagens egna regler.

Kravet på retardationskontroll kommer även att införas i Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF. Efterlevnaden kontrolleras av Järnvägsstyrelsen i den ordinarie tillsynsverksamheten, bl.a. genom att ta del av verksamhetsutövers gällande manualer och rutiner.

### **Rekommendation RJ 2007:02 R2**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att införa krav på uppföljning av säkerhetspersonal dels i närtid efter genomförd grundutbildning eller när arbetsuppgifterna förändrats, dels regelbundet under tjänstgöringen.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

De befintliga reglerna för uppföljning i samband med utbildning, enligt 7 § c Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag, anses av Järnvägsstyrelsen vara tillräckliga.

Järnvägsstyrelsen bevakar efterlevnaden av dessa regler i den ordinarie tillsynsverksamheten samt i arbetet med verksamhetsplaneringen.

### **Rekommendation RJ 2007:02 R3**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att den planering och uppföljning av produktionen, som verksamhetsutövarna gör, förbättras.

#### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

I Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag finns bestämmelser om kraven på säkerhetsstyrningssystem hos respektive verksamhetsutövare. Kraven omfattar även den i rekommendationen beskrivna hanteringen och bedöms av Järnvägsstyrelsen vara tillräckliga.

Efterlevnaden kontrolleras i Järnvägsstyrelsens ordinarie tillsynsverksamhet.

I Järnvägsstyrelsens verksamhet ingår ett ständigt arbete för att hanteringen ska förbättras hos tillståndshavare.

#### **Rekommendation RJ 2007:02 R4**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att infrastrukturenförvaltaren har sådana förfaranden i sin säkerhetsstyrning att risken för projekteringsbrister liknande de som beskrivs i denna rapport minimeras.

##### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Själva byggandet av järnväg och projektering av järnväg är inte Järnvägsstyrelsens tillsynsområde (se lagen (1995:1649) om byggande av järnväg). Järnvägsstyrelsen anser att detta är väl reglerat inom järnvägen i Banverkets föreskrifter. Där ställs bl.a. krav på att projektören arbete granskas av oberoende granskare. Både projektörens och granskarens arbete bedöms av en oberoende assessor och slutligen tar Järnvägsstyrelsen (vid godkännande av själva infrastrukturen) del av både projektörens, granskarens och assessorns dokument i enlighet med godkännande enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.

#### **Rekommendation RJ 2007:02 R5**

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att överväga om det behövs tas fram övergripande principer och standarder för skyddsspår med fokus på hur en säker inbromsning av fordon ska ske med hänsyn till risken för skador på såväl fordon som omgivningen bakom slutspåret.

##### *Svar från Järnvägsstyrelsen*

Järnvägsstyrelsen kommer i sitt pågående arbete med nya tekniska föreskrifter även att beakta denna rekommendation.

#### **Rekommendation RJ 2007:02 R6**

Statens räddningsverk rekommenderas att utveckla beslutsstöd för skydd mot olyckor (RIB) och ingående beräkningsmodeller för kemikalieexponering så att aktuella väder- och kartbilder kan presenteras direkt i samband med beräkning av riskområden

#### **Rekommendation RJ 2007:02 R7**

Statens räddningsverk rekommenderas att på lämpligt sätt informera kommunal räddningstjänst om verksamhetsutövarens ansvar för både skadeavhjälpanande åtgärder och åtföljande kostnader under en räddningsinsats.

Några svar på rekommendationerna RJ 2007:R6 och R7 har inte inkommit från Statens räddningsverk.

## **Genomförda åtgärder**

Samtliga rekommendationer som har riktats till Järnvägsstyrelsen har behandlats. De rekommendationer som har riktats till Statens räddningsverk har ännu inte besvarats.