



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

Dnr A-153/09

Årsrapport

Genomförda spårtrafikutredningar 2008

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

Inledning	3
Genomförda undersökningar	4
RJ 2008:01	4
Rekommendation RJ 2008:01 R1	4
RJ 2008:02	5
Rekommendation RJ 2008:02 R1	5
Rekommendation RJ 2008:02 R2	5
Rekommendation RJ 2004:2 R1 och R6	5
Rekommendation RJ 2004:2 R6	6
RJ 2008:03	6
Rekommendation RJ 2008:03 R1	6
Rekommendation RJ 2008:03 R2 och R3	6
RJ 2008:04	7
Rekommendation RJ 2008:04 R1	7
Rekommendation RJ 2008:04 R2	7
Rekommendation RJ 2008:04 R3	8
Genomförda åtgärder	8

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 fyra rapporter:

- RJ 2008:01, Kollision mellan resandetåg 8789 och urspårad godsvagn i godståg 49302 Linköping–Vikingstad, E län, den 29 mars 2006.
- RJ 2008:02, Tillbud till kollision tågen 67373 och 3743 mellan Stenungsund och Ytterby, O län, den 19 oktober 2007.
- RJ 2008:03, Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil och rst 2513 på Esplanaden i Sundbyberg, AB län, den 13 december 2007.
- RJ 2008:04, Tillbud till kollision med otillåten rörelse på sträckan Alby–Ångebyn, Y län, den 16 januari 2008.

RJ 2008:01

Orsaken till urspårningen var att ett axelbrott uppstod som följd av en varmgång i ett rullager. Rullagret havererade som en följd av att den berörda hjulaxeln hade ett skadat hjul, som fått gå i trafik en längre tid trots att vagnen borde ha ställts av för reparation.

Rekommendation RJ 2008:01 R1

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att på lämpligt sätt säkerställa att verksamhetsutövare med tillstånd utfärdade före 1 juli 2007 har en säkerhetsstyrning och dokumentation som uppfyller grundläggande krav beträffande personalens behörighet, fordonsunderhåll och användning av entreprenörer (inkluderande fall där en annan juridisk person bedriver egen verksamhet inom en tillståndshavares ansvar).

Mot bakgrund av de under 2007 gjorda förändringarna i järnvägslagen (2004:519) och med stöd av denna utfärdade föreskrifter om säkerhetsstyrning för järnvägsföretag (JvSFS 2007:1) lämnar SHK inga rekommendationer beträffande tillståndsprövning m.m.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Transportstyrelsen konstaterar att arbetssättet har ändrats vad gäller prövning av tillstånd enligt järnvägslagen efter genomförandet av andra järnvägspaketet i svensk rätt. Omprövning pågår av samtliga tillstånd utfärdade efter 1 juli 2004 och därefter utfärdade efter 1 juli 2007. Eftersom lagstiftaren satt en borte gräns till 31 december 2010 för giltighet av tillstånd utfärdade enligt bestämmelser före 1 juli 2007 kommer samtliga tillstånd att omprövas efter de nya bestämmelserna. Utfärdade säkerhetsintyg har därutöver en begränsad giltighet på fem år varvid en ny omprövning sker.

Transportstyrelsens prövning av säkerhetsstyrningssystem bygger numera på att sökande visat att det finns processer etablerade vilka reglerar säkerhetsstyrningen i alla dess delsystem (Del A) samt att verksamhetsutövaren har nätverksspecifikt anpassade procedurer (Del B) för den infrastruktur de avser att trafikera. Kontrollen vid myndigheten får därvidlag anses förbättrad i tillståndsprövningen i enlighet med vad utredningens rekommendationer anger. Varje utfärdat tillstånd klassificeras med ett riskvärde. Detta utgör sedan grund för tillsyn. Utöver detta tillämpar myndigheten ett riskbaserat angreppssätt för sin tillsyn.

RJ 2008:02

Ett tillbud till kollision uppstod mellan två tåg på sträckan Stenungsund–Ytterby. Trafikledningen för sträckan mellan stationerna hanteras gemensamt genom tåganmälan mellan de båda stationernas tågklarare. Tillbudet orsakades av att tågklararen i Stenungsund utan att ha fått en klart-anmälan för tåget ställde utfartssignalen till "kör" för tåg 3743 samtidigt som tåg 67373 var ute på sträckan.

Rekommendation RJ 2008:02 R1

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket verkar för att tågklararen har förutsättningar att på ett enkelt sätt få fram korrekta telefonnummer för att kunna kontakta förare.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

För att fastställa omfattningen när det gäller problem med att nå förare av tåg har en riktad tillsyn genomförts under vintern 2009. Tidigare problem med bristande verktyg för att nå förare av tåg är enligt tillsynsresultaten åtgärdade. Bl.a. har samtliga linjer utrustats med MobiSIR.

Rekommendation RJ 2008:02 R2

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket verkar för att systemet för den individuella uppföljningen tar hänsyn till variationer som förekommer i tjänstgöringen.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Behovet av en riktad tillsyn tas under övervägande.

Rekommendation RJ 2004:2 R1 och R6

(Av SHK tidigare avgivna rekommendationer)

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket snarast bygger ut linjeblockering eller ERTMS-baserade säkerhetssystem på tambanor med omfattande trafik.

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket identifierar och inför effektivare barriärer i systemet med tåganmälan.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Det senaste företagsmötet med Banverket hölls 2008-09-29. Banverket redogjorde där för följande åtgärder vidtagna rörande sträckor utan linjeblockering:

- Återställning av funktionen K15-nyckel.
- Utbyggnad av MobiSIR på s.k. vutbanor (*samtliga linjer har sedan mötet utrustats med MobiSIR, se rekommendation 2008:2 R1*).
- Begränsande av antalet vagnuttagningar (så att dessa rörelser istället sker som tåg). *Detta kommer att ske med automatik i och med införandet av Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF).*
- Införande av daglig tågordning där detta är möjligt.
- Bredbandsuppkoppling till linjer utan linjeblockering.

Utöver detta planerar Banverket även andra åtgärder som t.ex. utbyggnad av linjeblockering och införande av systemet E-TAM. Införandet av E-TAM är högt prioriterat hos Banverket.

Rekommendation RJ 2004:2 R6

(Av SHK tidigare avgivna rekommendationer)

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket skapar effektiva uppföljningssystem för att fånga upp systematiska brister och avvikelser, t.ex. i fråga om regelefterlevnad och lokal praxis (RJ 2004:2 R6)

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Banverkets nya organisation ger förutsättningar för effektivare uppföljning eftersom det lokala mandatet minskat. Det innebär bland annat att det bara kommer att finnas ett regelverk för en och samma sak, vilket bedöms kunna ge goda förutsättningar för effektiva uppföljningssystem. Att det finns tydliga rapporteringsvägar och regler kring detta har nyligen kontrollerats i tillståndsansökan. Framtida tillsyner får visa hur det fungerar i praktiken.

RJ 2008:03

Tillbud till plankorsningsolycka som orsakades av att en lastbil stängdes in och blev stående på järnvägsövergången mellan bommarna. Efter en kurva såg föraren på ett resandetåg något som stod på spåret mellan bommarna, bromsade in och stannade alldeles intill lastbilen. Tillbudet orsakades av att lastbilsföraren inte observerade ljud- och ljussignalerna, enkelritningen hade delvis skymd sikt samt att bommarna inte forcerades.

Rekommendation RJ 2008:03 R1

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för en ökad användning av hinderdetekteringssystem i plankorsningar.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Att införa hinderdetektor vid en plankorsning är en mycket kostbar åtgärd och får inte någon verkan utan att kompletteras med ATC. Det medför att införande av hinderdetektor kanske inte alltid är den optimala lösningen. För att minska antalet olyckor vid plankorsningar behöver därför en bedömning göras från fall till fall vilken åtgärd som lämpar sig bäst. Det kan vara att stänga plankorsningen och bygga en ersättningsväg till en bättre utrustad plankorsning eller planskild korsning eller bygga planskilt. Banverket lägger mycket kraft och pengar idag på att minska antalet plankorsningar och att förbättra skyddet på de som ska vara kvar. Man bygger med dagens takt årligen bort ca 100 plankorsningar. Transportstyrelsen har därför inte sett att särskilda tillsyner eller åtgärder behöver riktas mot detta område. Vad gäller att anpassa existerande plankorsningar till ändrade trafikflöden har en tillsyn genomförts under 2008 som resulterat i av BV skapat en rutin för att hantera detta.

Rekommendation RJ 2008:03 R2 och R3

Vägverket och Banverket rekommenderas att tillsammans verka för att gemensamma normer och arbetssätt utvecklas hos spårinnehavare och väghållare, och att samverkan mellan kommun och andra intressenter utvecklas så att trafikmiljön vid plankorsningar utvärderas så väl löpande som vid förändringar.

Vägverket och Banverket rekommenderas att fortsatt verka för att öka och vidmakthålla vägtrafikanternas medvetenhet om risker vid plankorsningar och hur man handlar i händelse av att man blir instängd mellan bommarna.

Sammanfattning av svar från Banverket och Vägverket

Banverket och Vägverket har inlett ett samarbete i syfte att se över de båda verkens styrande dokument rörande plankorsningars geometriska utformning, ur såväl ett väg- som ett järnvägsperspektiv.

Banverket och Vägverket har även bildat en arbetsgrupp med syftet att förbättra stödet till åkare och dispenstransporter.

Plankorsningsdelegationen och den s.k. Plankorsnings-OLA fungerar som ett forum för samverkan mellan intressenter och avstämning av lämnade avsikter inom ramen för arbetet med Plankorsnings-OLA.

En informationskampanj genomfördes som riktade sig till chaufförer av trailertransporter med syftet att uppmana dem att rapportera plankorsningar som de uppfattade farliga. Dessutom inventerade Banverket 2500 plankorsningar under 2008. Dessa två åtgärder resulterade i en komplettering med skyltning i 300 plankorsningar varav 150 plankorsningar kommer att byggas om senast 2010.

RJ 2008:04

Tillbudet orsakades av att vagnar rullade okontrollerat p.g.a. de inte hade säkrats mot rullning innan bromssystemet tömdes på luft.

Rekommendation RJ 2008:04 R1

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Järnvägsföretagens system för säkerhetsstyrning är tillräckliga för att fånga upp att personalen har rätt kompetens att utföra sina arbetsuppgifter.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Transportstyrelsen kontrollerar alltid i sin tillståndsgivning att järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem kan fånga upp att personalen har rätt kompetens att utföra sina arbetsuppgifter. Genom vår tillsynsverksamhet sker också kontroller av järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem i detta avseende.

Rekommendation RJ 2008:04 R2

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket snarast informerar om lokala förhållanden som kan ha påverkan på andra verksamhetsutövares verksamheter, t.ex. lutningsförhållanden.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Transportstyrelsen har för närvarande en aktivitet där vi begärt att av Banverket få uppgifter om tidplanen för uppmätning och kontroll av lutningar mm för sidospår med anledning av de nya trafikföreskrifterna för järnvägen, Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7). Resultatet av detta arbete kommer att vara avgörande för vilka bestämmelser om säkrande mot rullning som ska tillämpas på olika spår. I denna aktivitet ingår också att gemensamt med Banverket komma överens om hur uppgifterna på kort sikt ska bekantgöras för järnvägsföretagen.

Rekommendation RJ 2008:04 R3

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att verka för att Banverket genomför fattade beslut som är av betydelse för trafiksäkerheten, med särskild inriktning på de beslut som påverkar andra verksamhetsutövare.

Svar från Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen)

Transportstyrelsen kontrollerar beslutsprocesser vid tillståndsgivningen och att genomförandet av beslut också är något som kontrolleras i tillsynen. Några konkreta tillsynsåtgärder har inte vidtagits riktat just mot Banverkets genomförande av beslut, istället har andra tillsynsaktiviteter prioriterats. Däremot, som anges i Transportstyrelsens svar från 2009-06-29, vidtog Transportstyrelsen åtgärder när det gäller Banverkets uppmätningar och kontroller av lutningar m.m. för sidospår samt bekantgörande av dessa uppgifter för järnvägsföretagen. Denna aktivitet har bäring både på R2 och R3.

Genomförda åtgärder

Samtliga rekommendationer som har riktats till Transportstyrelsen (f.d. Järnvägsstyrelsen), Banverket och Vägverket har behandlats.