

# **NIB ÅRSRAPPORT 2011**

Statens haverikommission

**SVERIGE**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning.....	I
1 INTRODUKTION .....	1
1.1 Lagar .....	1
1.2 Roll och uppgift .....	1
1.3 Organisation.....	2
2 UTREDNINGSPROCESSEN .....	2
2.1 Ärenden som ska undersökas .....	2
2.2 Myndigheter som samverkar i utredningarna .....	2
2.3 Utredningsarbetet .....	3
3 UTREDNINGAR .....	3
3.1 Avslutade utredningar 2011.....	3
3.2 Utredningar färdigställda och påbörjade 2007-2011 .....	4
3.3 Utredningar påbörjade 2010-2011 men inte färdigställda .....	6
3.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2011 .....	7
3.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren .....	12
4 Rekommendationer 2011 .....	12

# 1 INTRODUKTION

## 1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. Verksamheten regleras 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 uppgift

Statens haverikommission (SHK) inrättades den 1 juli 1978 med uppgift att undersöka allvarliga civila och militära flygolyckor.

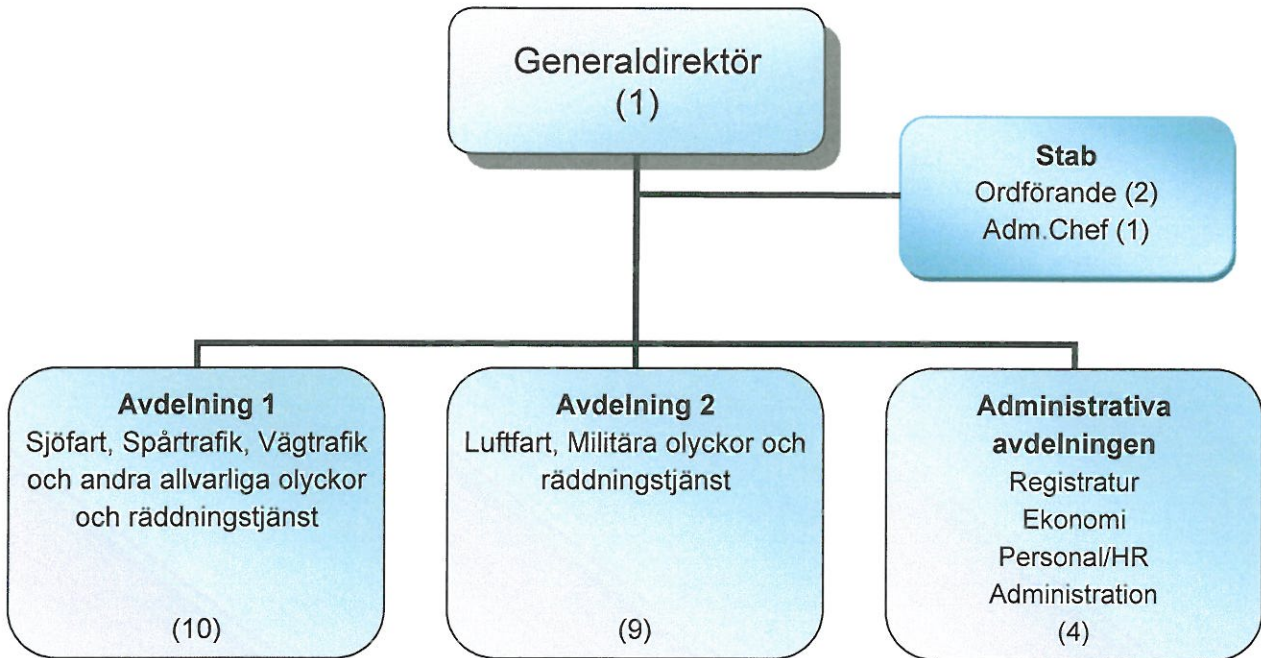
Från och med den 1 juli 1990 (prop.1989/90:104, bet. 1989/90:TU23, rskr.1989/90:265) utökades SHK:s uppgifter. SHK fick då också ansvaret för att från säkerhetssynpunkt undersöka allvarliga olyckor och tillbud till olyckor inom sjöfart, spårbunden trafik och inom annan verksamhet

Från och med den 1 juli 2007 (prop.2006/07:45, 2006/07:110, bet.2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199) utökades SHK:s uppgifter på området spårbunden trafik. Sådana olyckor skall undersökas 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 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. Transportstyrelsen utreder inte längre några olyckor på området spårbunden trafik enligt den nya lagstiftningen och SHK kan inte heller överlåta åt styrelsen att göra en undersökning.

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.

## 1.3 Organisation



## 2 UTREDNINGSPROCESSEN

### 2.1 Ärenden som ska undersökas

SHK undersöker olyckor och allvarliga tillbud inom spårbunden trafik sedan 1990. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

SHK undersöker händelser som inträffat i Sverige.

En olycka rörande spårtrafik (järnvägs-, tunnelbane-, eller spårvägsdrift) orsakad av kollision mellan spårfordon, urspårning eller annan händelse med betydelse för säkerheten ska undersökas om:

- minst en person har omkommit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller
- spårfordon, spåranslagningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått skador för 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 säkerhetshänseende.

### 2.2 Myndigheter som samverkar i utredningarna

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt undersökningen.



## 2.3 Utredningsarbetet

SHK ska så långt det är möjligt försöka klarlägga såväl händelseförlopp som orsak till en händelse liksom skador och effekter i övrigt. I SHK:s uppdrag ingår också att ge underlag för en bedömning av räddningstjänstinsatsen vid en olycka. Vid behov ska SHK genom rekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet 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.

Vid en undersökning ska SHK enligt gällande bestämmelser alltid bestå av minst en ordförande 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 faktainsamling 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 expert bidrar med sin sakkunskap.

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.

## 3 UTREDNINGAR

### 3.1 Avslutade utredningar 2011

Typ av olycka	Antal olyckor	Antal offer		Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Plankorsningsolycka	1	2		0
Personolycka p.g.a. tåg i rörelse	1	1		
Tillbud	2			0

### 3.2 Utredningar färdigställda och påbörjade 2007-2011

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 2007

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2005-02-28	Tillbud till kollision mellan SJ tåg 186 och 181 i Gårdsjö, Västra Götalands län, 2005-02-28	i	2007-03-15
2005-02-28	Olycka med tåg 5525 i Ledsgård, Hallands län, 2005-02-28	i	2007-07-02

#### 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, 2006-03-29	i	2008-07-21
2007-10-19	Tillbud till kollision tågen 67373 och 3743 mellan Stenungsund och Ytterbyn, Västra Götalands län, 2007-10-19	i	2008-10-08
2007-12-13	Tillbud till plankorsningsolycka mellan lastbil och rst. 2513 på Esplanaden i Sundbyberg, Stockholms län, 2007-12-13	i	2008-12-19
2008-01-16	Tillbud till kollision med otillåten rörelse på sträckan Alby-Ångebyn, Västernorrlands län, den 16 januari 2008	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, den 7 augusti 2007	i	2009-03-17
2006-09-26	Olycka vid växling i Hallsberg, Örebro län, den 26 september 2006	iii	2009-03-24
2008-04-11	Tillbud till plankorsningsolycka mellan	i	2009-03-31

	lastbil med släp och resandetåg 3763 på sträckan Stor Höga-Kode, Västra Götalands län, den 11 april 2008		
2008-06-09	Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 3539 på Bryngenäs station, Västra Götalands län, den 9 juni 2008	i	2009-06-09
2006-01-19	Tillbud till kollision med tåg 2510 i Väs-terhaninge, Stockholms län, den 19 januari 2006	i	2009-06-25
2008-06-17	Tillbud till kollision mellan tåg 7081 och vagnuttagning 76910 vid Klockarbäck-ens linjeplats på sträckan Umeå-Brännland, Västerbottens län, den 17 juni 2008	i	2009-10-06
2008-07-29	Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 10093 på Torne-träsk station, Norrbottens län, den 29 juli 2008	i	2009-12-03
2008-12-21	Urspårning med vagnuttagning 73664 på Kimstad station, Östergötlands län, den 21 december 2008	i	2009-12-15
2005-05-16	Brand i tunneltåg vid Rinkeby station, Stockholms län, den 16 maj 2005	i	2009-12-22
2007-07-26	Urspårning med tåg 412 på Gnesta station, i Södermanlands län, den 26 juli 2007	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 Göta-lands län, den 20 juli 2007	i	2010-01-27
2007-11-24	Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Jämtlands län, den 24 no- vember 2007	i	2010-03-31
2007-08-05	Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stock- holms östra, Stockholms län, den 5 au- gusti 2007	i	2010-10-25
2008-06-04	Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro - Upplands Väsby, Stockholms län, den 4 juni 2008	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, den 2 maj 2009	i	2011-02-02
2010-02-01	Olycka med påkörd spårarbetare på Linghems driftplats, Östergötlands län, den 1 februari 2010	i	2011-06-22
2010-03-13	Tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskärs södra, Gävleborgs län, den 13 mars 2010	i	2011-03-09
2010-09-09	Plankorsningsolycka med tåg 3750 på plankorsningen Solgården, Västra Götalands län, den 9 september 2010	i	2011-09-05

### 3.3 Utredningar påbörjade 2010-2011 men inte färdigställda

#### Utredningar påbörjade 2010

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2010-06-04	Påkörningsolycka, Karlberg	i
2010-09-12	Kollision mellan X2-tåg och grävlastare, Kimstad	i
2010-11-17	Tillbud till personolycka, Skavstaby	i

#### Utredningar påbörjade 2011

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2011-01-27	Tillbud till påkörning, Frövi	i
2011-06-09	Tillbud till kollision, Nyhem-Grötingen	i
2011-06-09	Tillbud, Väsentliga fel och brister, Slussen och Medborgarplatsen	i
2011-11-01	Tillbud till kollision, Hoting-Storuman	i
2011-11-02	Tillbud till urspårning, Malmö-Helgoland	i

### 3.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2011



**RJ 2011:01**  
**Tillbud med rullande vagnar på sträckan**  
**Östavall - Alby, Västernorrlands län, den 2**  
**maj 2009**

Lördagen 2 maj 2009 inträffade ett tillbud med vagnar som rullade okontrollerat på sträckan Östavall – Alby.

Vagnarna hade tidigare samma dag transporterats från Östavall till timmerterminalen i Töva för att sedan återigen köras tillbaka till timmerterminalen i Östavall för att lastas med timmer.

När tåget kom till Östavall var föraren tvungen att flytta loket till andra änden av tågsättet för att kunna backa med vagnarna till timmerterminalen.

När föraren hade backat in till timmerterminalen i Östavall kopplade han loss vagnarna och ställde upp dem på terminalen. Därefter körde han loket till Ånge kl. 14.35 som tåg 85090.

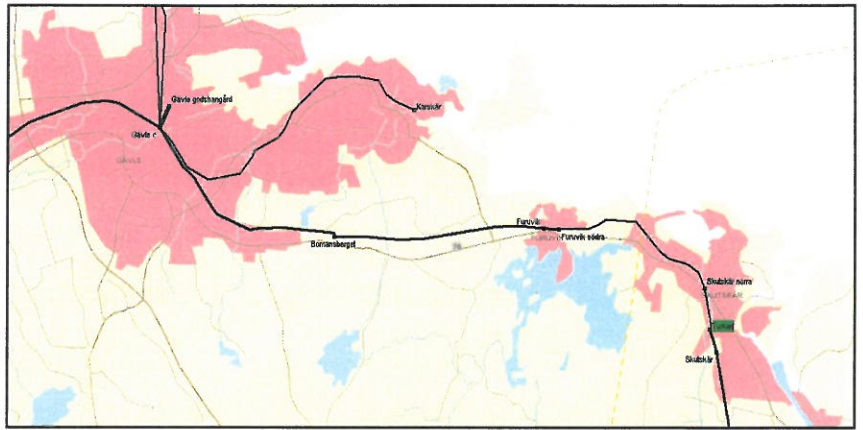
En privatperson som befann sig i närheten av järnvägen i Östavall uppmärksammade att det fanns vagnar som rullade och kontaktade kl. 15.27 fjärrtågklararen i Ånge för att meddela att det fanns vagnar som rullade i Östavall.

Fjärrtågklararen hade strax innan samtalet uppmärksammat att det fanns en kortsluten spårledning i Östavall och hade börjat undersöka vad detta kunde vara.

Vagnarna rullade ca 4 km på uppspåret innan de stannade. Händelsen orsakade inga skador men om ett tåg hade befunnit sig på uppspåret på väg mot Östavall hade en kollision kunnat inträffa.

RJ 2011:02

**Tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskärs södra, Gävleborgs län, den 13**



Fredagen 13 mars 2010 inträffade ett tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskärs södra.

Tåg 9765 skulle transportera timmer till Furuviiks södra. Tåget, som bestod av två lok och 22 vagnar, hade satts samman på Gävle godsbangård. Vagnarna hade tidigare kommit från Borlänge till Gävle och i Gävle kopplades två diesellok till vagnarna istället för det lok som hade använts från Borlänge.

Tåg 9765 hade åkt från Gävle mot Furuviiks södra och när tåget befann sig vid Bomansberget gjorde föraren en retardationskontroll av tåget. Föraren upptäckte då att tåget bromsade mycket dåligt och att hastigheten ökade i medlutet istället för att minska.

Först efter ca 10 kilometer lyckas föraren att stanna tåget som då hade passerat en signal i "stopp" och kört upp en växel.

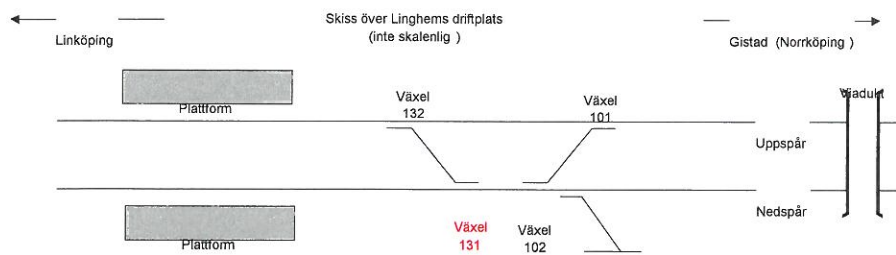
Den direkta orsaken till händelsen var att huvudledningen till bromsen var blockerad mellan de båda loken.

Bakomliggande orsaker var att det inte var tydligt vilka krav som gällde för provning av bromsen vid hopkoppling av lok och att det inte fanns tillräckligt med tid i förarens turlista för att genomföra klargöringen av loken.



## RJ 2011:03

### Olycka med påkörd spårarbetare på Lingham driftplats, Östergötlands län, den 1 februari 2010



Måndagen den 1 februari 2010 inträffade en olycka i Lingham där en person som utförde snöröjning i en spårväxel blev påkörd av ett tåg och omkom.

Ett fel på en isolerskarv hade uppstått på uppspåret mellan Lingham och Gistad och felet medförde förseningar i tågtrafiken eftersom en signal inte kunde visa "kör".

Dagen före olyckan blev det känt att det eventuellt skulle bli gynnsammare väder under måndagen och att det då skulle bli möjligt att åtgärda den felaktiga isolerskarven. Dock var det nödvändigt att det skulle kunna gå att lägga om växlarna i Lingham och Gistad för att det skulle kunna köras s.k. enkelspårdrift på den dubbelspåriga sträckan mellan Lingham och Gistad.

Ett arbetslag bestående av två personer beordrades på måndag morgon till Lingham för att rensa växel 131 och 132 från snö och is. Då det inte fanns några förplanerade tider för att kunna stänga av spåret för arbete beslutade sig personerna i arbetslaget istället att arbeta utan att stänga av spåret, antingen med en växel lokalfrigiven eller att en person arbetade medan den andre höll uppsikt för ankommande tåg (arbete med tågvarnare). Det fanns inte någon i förväg utsedd person som hade ansvaret för att upprätta en Skydds- och Säkerhetsplanering utan detta var upp till personerna i arbetslaget att utse. Någon sådan person utsågs emellertid aldrig. Personerna i arbetslaget hade en informell överenskommelse som innebar att om den ena personen arbetade i spåret skulle den andre vara tågvarnare.

När den ene i arbetslaget skulle värma några stag i en växel utgick han från att kamraten skulle bevaka för ankommande tåg och började att arbeta med detta. Plötsligt hörde han något som "hackade" i växeln, tittade upp mot höger och såg ett tåg komma. Han hann precis kasta sig åt sidan innan tåget kom fram till arbetsplatsen. När tåget hade passerat såg han att arbetskamraten saknades och förstod att denne hade blivit påkörd.

Den direkta orsaken till olyckan var att det inte fanns någon formellt utsedd SoS-ledare som kunde göra en riskbedömning av arbetet för att därefter upprätta ett korrekt skydd.

Bakomliggande orsaker till olyckan är brister i styrning, ledning och uppföljning av skydd vid spårarbete. Detta ledde till att det aktuella arbetet bedrevs utan tillräckligt skydd mot påkörning av tåg. Vidare fanns det brister hos Banverket och Strukton Rail AB som

innebar att man inte lyckades fånga upp att arbete utfördes med ett skydd som inte var tillåtet enligt de regler som fanns. Trots att bristerna var kända hos Banverket och Strukton Rail AB åtgärdades inte dessa.



**RJ 2011:04**  
**Plankorsningsolycka med tåg 3750**  
**på plankorsningen Solgården, Västra Göta-**  
**lands län, den 9 september 2010**

Den 9 september 2010 inträffade en olycka med tåg 3750 på plankorsningen Solgården som är belägen på sträckan Stora Höga – Stenungsund, Västra Götalands län.

Två yngre kvinnor som befann sig på plankorsningen blev påkörda av tåg 3750 och omkom. Plankorsningen, som är utrustad med ljud- och ljussignaler, är en gång- och cykelväg och förbinder bostadsområden i södra delen av tätorten öster om järnvägen med handel och service som ligger väster om järnvägen.

Den direkta orsaken till olyckan var att de personer som omkom befann sig på plankorsningen samtidigt som ett tåg.

Bakomliggande orsaker till att olyckan inträffade var att det inte hade gjorts någon riskanalys av hur förändringen av anläggningen påverkade andra faktorer såsom ändrade förhållanden vid plankorsningar. Hade en vidare riskanalys genomförts hade det eventuellt kunnat uppmärksammas att befintligt skydd vid plankorsningar behöver förändras och anpassas till de nya förutsättningarna.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem har inte förmått att fånga upp att det fanns systematiska brister i översynen av plankorsningar.

### 3.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

#### Spårtrafik utredningar 2007-2011

Utredningar olyckor/tillbud		2007	2008	2009	2010	2011	TOT
Allvariga olyckor (Art 19, 1 + 2)	kollision				1		1
	Kollision med ett hinder		1				1
	urspåring	1	1				2
	plankorsningsolycka				1		1
	Personolycka pga. Tåg i rörelse				2		2
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods						0
	Brand	2					2
	Tillbud	4	6	1	2	5	18
<b>TOTAL</b>		<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>27</b>

## 4 REKOMMENDATIONER 2011

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2009-05-02		
<b>Plats:</b>	Östavall, Västernorrlands län		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud med rullande vagnar i okontrollerad rörelse		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Vagnar av typen Lnps.		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<i>Personal:</i>	0	
	<i>Passagerare:</i>	0	
<b>Antal omkomna:</b>	<i>Personal:</i>	0	
	<i>Passagerare:</i>	0	
<b>Antal allvarligt skadade:</b>	<i>Personal:</i>	0	
	<i>Passagerare:</i>	0	
<b>Antal lindrigt skadade:</b>	<i>Personal:</i>	0	
	<i>Passagerare:</i>	0	
<b>Skador på rullande materiel:</b>	Inga		
<b>Skador på järnvägsinfrastruktur:</b>	Inga		
<b>Andra skador:</b>	Nej		
<b>Sammanfattning:</b>	se avsnitt 3.5		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2011-02-02		
<b>Rekommendation RJ 2011:01 R1</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att undersöka möjligheten att ta fram normer för hur skydd ska anordnas för parkeringsspår så att skydden hindrar fordon från att rulla ut i, eller nära, anslutande huvudspår även då det inte är reserverat en tågväg i huvudspåret		
<b>Rekommendation RJ2011:01 R2</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att i samband med tillsyn undersöka om verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem är tillräckliga för att fånga upp beteenden som kan medföra fara för trafiksäkerheten		

Statens haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## **Tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall – Alby, 2009-05-02.**

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission mottagit rapport RJ 2011:01 tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall–Alby, Y län, den 2 maj 2009.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- undersöka möjligheten att ta fram normer för hur skydd ska anordnas för parkeringsspår så att skydden hindrar fordon från att rulla i, eller nära, anslutande huvudspår även då det inte är reserverat en tågväg i huvudspåret (RJ 2011:01 R1),
- i samband med tillsyner undersöka om verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem är tillräckliga för att fånga upp beteenden som kan medföra fara för trafiksäkerheten (RJ 2011:01 R2).



***Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2011:01******Rekommendation RJ 2011:01 R1***

Transportstyrelsen tar med rekommendationen i sin kunskapsbank, för bedömning och utvärdering, i arbetet med framtagning av de nationella tekniska regelspecifikationerna (NTR), som ska komplettera de europeiska regelverken om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD) vilka ligger som grund vid nybyggnation och ombyggnation av befintlig infrastruktur. Transportstyrelsen kommer även att kontakta Trafikverket för få del av deras syn på rekommendationen.

Transportstyrelsen har beslutat att under år 2011 genomföra en säkerhetstillsyn i spårområden med parkeringsspår, avseende tillgången till och tillämpningen av bromsskor, bromsslädar och annan mobil utrustning som ska förhindra att järnvägsfordon rullar vid uppställning på parkeringsspår.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:01 R1 är uppfylld.

***Rekommendation RJ 2011:01 R2***

I de Europeiska bestämmelserna *Lokförardirektivet (2007/59/EG)* som ligger till grund för kommande svensk lag *Behörighet för lokförare (Prop. 2010/11:122)* anges att lokförare ska urvalstestas för yrkesmässig lämplighet samt därefter med regelbundenhet undersökas utifrån yrkesmässig fysisk och psykisk lämplighet. Hälsöföreskrifterna för lokförare och andra säkerhetsfunktioner, som är under omarbetning av Transportstyrelsen, bestämmer periodiciteten mellan och hur undersökningarna ska genomföras.

Transportstyrelsen genomför säkerhetstillsyn för att kontrollera verksamhetsutövarens använder sitt säkerhetsstyrningssystem i verksamheten. Myndigheten kontrollerar bland annat de system som verksamhetsutövaren har enligt föreskrifterna om *säkerhetsstyrningssystem för järnvägsföretag m.m. (JvSFS 2007:1 § 7c)* gällande kontroll av personalens lämplighet. Verksamhetsutövaren har även själv en skyldighet att revidera sitt system för kontroll av personalens lämplighet och utvärdera om syftet med det systematiserade säkerhetsförebyggande arbetet har avsedd effekt (JvSFS 2007:1 § 11).

Transportstyrelsen har beslutat att granska rekommendationen utifrån om lagstöd finns och hur den eventuellt ska praktiseras vid säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:01 R2 är uppfylld.

Väg- och järnvägsavdelningen

Datum  
2011-06-09

Er datum  
2011-02-02

Handläggare  
Jerker Stubbans

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2010-03-13		
<b>Plats:</b>	Skutskär södra, Gävleborgs län		
<b>Typ av händelse:</b>	Tillbud kollision		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Lok, T44, nr 268 och 346 samt 22 vagnar av typen Laaps och tåg 92		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	Inte undersökt	
	<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 3.5		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2011-03-09		
<b>Rekommendation RJ 2007:02 R1</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att risken för enkelfel i samband med fastställande av ett tågs bromsförmåga minimeras, t.ex. genom införande av checklistor e.d.		
<b>Rekommendation RJ 2011:02 R1</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att undersöka om reglerna för bromsprov kan anpassas för att uppnå en bättre tydlighet och så att bromsproven säkerställer att föraren kan bromsa tågen.		
<b>Rekommendation RJ 2011:02 R2</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att i sin tillsynsverksamhet även kontrollera att järnvägsföretagen har system som säkerställer att personalen har tillräckligt med arbetstid för att utföra arbetsuppgifterna enligt föreskrifterna.		
<b>Rekommendation RJ 2011:02 R3</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att utföra och dokumentera riskanalyser när den föreslår förändringar i föreskrifter som kan påverka trafiksäkerheten.		
<b>Rekommendation RJ 2011:02 R4</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att utreda om kraven på skydd av tågväg är tillräckliga för att uppnå en tillräcklig säkerhet i järnvägssystemet		

Statens haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## **Tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskär södra, 2010-03-13.**

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission mottagit rapport RJ 2011:02 tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskär södra, X län, den 13 mars 2010.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- tillse att risken för enkelfel i samband med fastställande av ett tågs bromsförmåga minimeras, t.ex. genom införande av checklistor e.d. (RJ 2007:02 R1),
- undersöka om reglerna för bromsprov kan anpassas för att uppnå bättre tydlighet och så att bromsproven säkerställer att föraren kan bromsa tågen (RJ 2011:02 R1),
- i sin tillsynsverksamhet även kontrollera att järnvägsföretagen har system som säkerställer att personalen har tillräckligt med arbetstid för att utföra arbetsuppgifterna enligt föreskrifterna (RJ 2011:02 R2),
- utföra och dokumentera riskanalyser när den föreslår förändringar i föreskrifter som kan påverka trafiksäkerheten (RJ 2011:02 R3),
- utreda om kraven på skydd av tågväg är tillräckliga för att uppnå en tillräcklig säkerhet i järnvägssystemet (RJ 2011:02 R4).



***Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2011:02.******Rekommendation RJ 2007:02 R1 och RJ 2011:02 R2***

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010. Säkerhetstillsynen kommer bland annat att innefatta kontroll av vilka rutiner järnvägsföretagen har för att minimera risken för enkelfel vid fastställande av tågens bromsförmåga. Dess handhavandeinstruktioner för olika loktyper och anvisningar för utförande av bromsprov på loken efter multipelkoppling. Kompetens hos personal i säkerhetsfunktion och genomförande av instruktioner efter övergång från körning med radiostyrningsutrustning till körning från lokhytt samt kontroll av rutiner och system för att uppnå tillräcklig arbetstid i tjänstgöringslista för personal i säkerhetsfunktion att utföra de föreskrivna arbetsuppgifterna

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2007:02 R1 och RJ 2011:02 R2 kommer att uppfyllas.

***Rekommendation RJ 2011:02 R1***

Transportstyrelsen inledde 1 april 2011 en förstudie med syfte att ge underlag för beslut och planering av arbetet att omarbota och tydligare dela upp Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF, (JvSFS 2008:7) i föreskrifter och handbok. Förstudien skall vara färdig i slutet av september 2011.

Den 31 maj 2009 infördes JTF som nationella bestämmelser på det svenska järnvägsnätet, med undantag av lokala och regionala järnvägsnät som är fristående. Fyra ändringsföreskrifter och Handbok JTF har getts ut under de två år som gått sedan införandet. Handbok JTF i sin helhet består av ett lösbladssystem vilket underlättar för användarna vid ändringar i föreskrifterna med bilagor.

I och med de senaste ändringsföreskrifterna, TSFS 2010:163, har Transportstyrelsen också tagit det första steget mot en separation av Handbok JTF från föreskrifterna. Transportstyrelsen bedömer att det under en lång tid framöver kommer att finnas ett fortsatt behov av att göra ändringar i föreskrifterna och därmed också i Handbok JTF.

Föreskrifterna är i dagsläget utformade med detaljerade instruktioner och ibland uppbyggda med t ex dialogslingsor. Därmed avviker de från kraven i *författningssamlingsförordningen* (1976:725). Föreskrifterna i sin nuvarande form skulle dessutom bli konserverande för järnvägsdriften och bromsa effektiviseringen av transporter på järnväg, eftersom förändringar i föreskrifter tar lång tid på grund av de juridiska formaliteterna. I en handbok kan ändringar däremot göras snabbare.

Av dessa anledningar är strategin för Transportstyrelsen att JTF delas upp i en föreskrift med trafiksäkerhetskrav och regler på övergripande nivå, samt i en handbok med detaljerade anvisningar som följer på dessa krav och regler. Strategin är också att regler som är gemensamma och väsentliga för trafiksäkerheten ska ges ut som nationella föreskrifter, även när det gäller trafikeringen av banor med ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Transportstyrelsen gör bedömningen av rekommendationen att kravet på att utföra bromsprov inte berörs, utan att det är de detaljerade instruktionerna efter genomfört bromsprov som SHK anser bör bli tydligare. Transportstyrelsen bedömer att förtydligandet kan anstå till det eventuella arbetet med att separera föreskrifterna och Handbok JTF.

Transportstyrelsen anser att retardationskontroll och tidigare föreskriven provbromsning har samma syfte, det vill säga att under färd avgöra om färdens bromsverkan är den samma som beräknad tillika inmatad i tågskyddssystemet. Skillnaden i utförandet är att vid retardationskontroll använder sig föraren av ett tekniskt hjälpmedel (tågskyddssystemet) för att utvärdera bromsverkan medans vid tidigare föreskriven provbromsning gjorde föraren utifrån utbildning och erfarenhet en personlig utvärdering av bromsverkan. Transportstyrelsen gör bedömningen att retardationskontrollen är ett bättre verktyg för föraren att utvärdera bromsverkan än provbromsning.

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010, vilket presenteras i ovanstående svar på rekommendation.

Transportstyrelsen bedömer att rekommendation RJ 2001:02 R1 kommer att uppfyllas

### **Rekommendation RJ 2011:02 R3**

I enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning genomför Transportstyrelsen konsekvensanalyser vid införande och förändringar av föreskrifter. De flesta föreskrifter Transportstyrelsen utfärdar är förändringar av redan befintliga föreskrifter. Det är då ett absolut krav att konsekvensutredningen skiljer på det som är nytt och det som är gammalt. Det är alltid förändringarna som ska konsekvensutredas. När det är fråga om formellt sett helt nya föreskrifter är utgångspunkten således att samtliga regler ska konsekvensutredas. Om redan gällande bestämmelser oförändrade flyttas över till nya föreskrifter kan myndigheten enligt Tillväxtverket koncentrera konsekvensutredningen på de bestämmelser som är nya eller som faktiskt har förändrats i sak.

Transportpolitiken har flera mål. Det *övergripande målet* handlar om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Transportpolitikens *funktionsmål* handlar om att skapa tillgänglighet, medan *hänsyns-*



*målen* handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De olika målen står inte sällan i konflikt med varandra, det vill säga om man genomför en åtgärd som gör att vi rör oss i positiv riktning för ett mål så medför detta ofta att något annat mål påverkas i negativ riktning. Detta innebär att vi ofta tvingas väga olika konsekvenser mot varandra när vi tar ställning till om en viss åtgärd – exempelvis vissa föreskrifter – är värda att genomföra.

Konsekvensutredningen är ett hjälpmedel för att värdera om regleringen verkligen behövs och om de positiva konsekvenserna – nyttan – av en viss reglering överväger de negativa. Den är samtidigt ett hjälpmedel för att utforma föreskrifterna så väl som möjligt så att de positiva effekterna blir så stora som möjligt i förhållande till de negativa. När Transportstyrelsen arbetar med en reglering ska myndigheten, om så är möjligt, ta fram fakta som ger stöd åt att det finns ett problem, till exempel – om det är fråga om en säkerhetsreglering – uppgifter om hur många olyckor som sker per år i den typ av händelser som regleringen avser att förhindra. Ofta handlar regleringen om att förhindra händelser med låg sannolikhet, men med stora konsekvenser. Problembeskrivningen i konsekvensutredningen handlar då om att beskriva risken (sannolikheten) för att händelser ska inträffa, samt konsekvenserna om de inträffar. Det är aldrig ett relevant problem som sådant att ett område är oreglerat. Regleringar innebär alltid ett ingrepp i människors eller företags vardag, som i sig är negativt. Samhället önskar egentligen reglera så lite som möjligt – reglering ska bara tillgripas om problemet är så stort att de positiva effekterna av regleringen överstiger de negativa effekterna.


Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:02 R3 är uppfylld.

#### **Rekommendation RJ 2011:02 R4**

Transportstyrelsen kommer att kontakta Trafikverket utifrån frågeställningen i rekommendationen.

Transportstyrelsen har planerat att under 2011 genomföra säkerhetstillsyn utifrån de händelser med dålig bromsförmåga på godståg som inträffade under 2010.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

<b>Datum och tidpunkt:</b>	2010-02-01		
<b>Plats:</b>	Linghem, Östergötlands län		
<b>Typ av händelse:</b>	Påkörd spårarbetare		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	X2, 90509		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	Inte undersökt.	
	<b>Passagerare:</b>	0	
<b>Antal omkomna:</b>	<b>Personal:</b>	1	
	<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 3.5		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2011-06-22		
<b>Rekommendation RJ 2011:03 R1</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att tillsammans med Arbetsmiljöverket vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med en tillräcklig säkerhetsnivå.		
<b>Rekommendation RJ2011:03 R2</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att undersöka vilka faktorer som kan minska den tidspress som medför att otillåtna arbetsmetoder används.		
<b>Rekommendation RJ2011:03 R3</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att genom sin tillsyn även verifiera att företagens säkerhetsstyrningssystem fångar upp avvikelser i verksamheten.		
<b>Rekommendation RJ2011:03 R4</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att använda tillbudsrapporteringar som ett systematiskt underlag för att kunna vidta omedelbara åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud.		
<b>Rekommendation RJ2011:03 R5</b>	Arbetsmiljöverket rekommenderas att tillsammans med Transportstyrelsen vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med en tillräcklig säkerhetsnivå.		
<b>Rekommendation RJ RJ2011:03 R6</b>	Arbetsmiljöverket rekommenderas att genom sin tillsyn verifiera att företagets systematiska arbetsmiljöarbete fångar upp avvikelser i verksamheten.		

Statens haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## Olycka med påkörd spårarbetare på Linghems driftplats, 2010-02-01.

Transportstyrelsen har tagit emot Statens haverikommission rapport RJ 2011:03 *Olycka med påkörd spårarbetare på Linghems driftplats, E län, den 1 februari 2011.*

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- tillsammans med Arbetsmiljöverket vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att spårarbeten sker med tillräcklig säkerhetsnivå (RJ 2011:03 R1),
- undersöka vilka faktorer som kan minska den tidspress som medför att otillåtna arbetsmetoder används (RJ 2011:03 R2),
- genom sin tillsyn även verifiera att företagens säkerhetsstyrningssystem fångar upp avvikelser (RJ 2011:03 R3),
- använda tillbudsrapporteringar som ett systematiskt underlag för att kunna vidta omedelbara åtgärder för att förebygga olyckor och tillbud (RJ 2011:03 R4).



**Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens  
Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2011:03**

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket har varit i kontakt med anledning av rekommendation RJ 2011:03 R1. Tillsynsmyndigheterna har vidtagit åtgärder var för sig beroende på att respektive regelverk i det enskilda fallet riktar sig mot olika juridiska personer.

Transportstyrelsen har tillskrivit Trafikverket med anledning av rekommendation RJ 2011:03 R2. Transportstyrelsen redovisar delar av Trafikverkets svar i sitt svar nedan.

**Rekommendation RJ 2011:03 R1**

Ett antal olyckor och tillbud vid arbete i eller i närheten av trafikerade spår inträffade under 2010. Transportstyrelsen krävde att Trafikverket vidtog åtgärder som kunde öka säkerheten. Trafikverket införde den 4 oktober 2010 en skärpning av sina interna regler vid arbete i spårområde. De nya reglerna var tillfälliga och skulle ersättas med mer långsiktiga åtgärder senast den 15 april 2011.

Trafikverket presenterade under våren 2011 de långsiktiga åtgärderna för Transportstyrelsen, vilka bland annat inkluderade att:

- Trafikverket skulle ta fram en ny säkerhetspolicy,
- Trafikverket skulle tillsammans med Trafikverkets berörda underentreprenörer ta fram en checklista för riskbedömning inför arbete i spårområde,
- Trafikverkets planerade revisionsprogram skulle kompletteras med arbetsplatskontroller som skulle utföras av oberoende revisorer.

Transportstyrelsen ville försäkra sig om att Trafikverket kontinuerligt skulle kontrollera trafiksäkerheten när det gällde arbete i spårområde.

Transportstyrelsen lade ett föreläggande (TSJ 2010-1860) mot Trafikverket att redovisa följande för tillsynsmyndigheten:

- senast den 30 september 2011 redogöra för hur man har infört checklistan i sin organisation och till berörda underentreprenörer,
- senast den 1 oktober 2011 lämna in den första månadsvisa rapporten med arbetsplatskontroller,
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 ska det utföras minst 10 stycken oanmälda arbetsplatskontroller. Resultatet ska redovisas till Transportstyrelsen.
- under perioden 2011-06-01 till och med 2012-06-01 anmäla avvikelser av allvarigare art som inträffat vid arbete i spårområde senast nästkommande

arbetsdag. Detta går utanför den vanliga olycksrapporteringen (JvSFS 2008:1) som alla verksamhetsutövare är skyldigt att utföra.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R1 är uppfylld.

#### **Rekommendation RJ 2011:03 R2**

Trafikverket framför att de genomfört en intern beredning med avseende på att finna faktorer som är bidragande till tidspressen. Resultatet från beredningen pekar på att det finns mycket att vinna på en bättre planering av arbeten i spår. Trafikverket har av den anledningen sedan en tid arbetat med att samordna en del av underhållsåtgärderna till särskilda tidpunkter då flera åtgärder kan utföras samtidigt under en koncentrerad tidsperiod. Trafikverket avser även att tillsammans med spårentreprenörerna ytterligare se över planeringsförfarandet.

Trafikverket pekar även på att de arbetar med ett föreläggande från Transportstyrelsen (se rekommendation RJ 2011:03 R1) och att insatserna utifrån det arbetet också kommer att få effekter på tidspressen vid arbete i spår.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R2 är uppfylld.

#### **Rekommendation RJ 2011:03 R3**

Transportstyrelsen granskar vid tillståndsprövningen att verksamhetsutövaren uppfyller kraven 7§ j i föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem... (JvSFS 2007:2) gällande system för avvikelshantering. Transportstyrelsen verifierar vid systemrevision bland annat att verksamhetsutövarens avvikelshanteringssystem fungerar.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R3 är uppfylld.

#### **Rekommendation RJ 2011:03 R4**

Enligt Järnvägslagen (2004:517) utfärdar Transportstyrelsen tillstånd till verksamhetsutövare (infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag) efter prövning av bland annat säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrning innebär att verksamhetsutövaren har rutiner som förebygger olyckor men samtidigt har förfaranden som identifierar fel och brister i verksamheten samt rutiner för att korrigera dessa. Efter erhållet tillstånd har verksamhetsutövarna fullt ansvar för den egna verksamheten med hjälp av sin säkerhetsstyrning, i vilken Transportstyrelsen inte ska ses som en del.

Enligt föreskrifterna om *olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg* (JvSFS 2008:1) ska verksamhetsutövare anmäla inträffade olyckor och olyckstillbud, av viss allvarlighetsgrad, i sin verksamhet till tillsynsmyndigheten. Detta innebär



vid anmälan inte att Transportstyrelsen tar över ansvaret för anmälares verksamhet och börjar analysera och bedöma vilka direkta åtgärder som ska sättas in, det åligger verksamhetsutövaren själv. En verksamhetsutövare ska inte vänta på att tillsynsmyndigheten hör av sig efter ett eller flera olyckstillbud och frågar efter vilka åtgärder som vidtagits, innan åtgärdsarbetet påbörjas. Om liknande olyckstillbud fortsätter att anmälas kan myndigheten förelägga verksamhetsutövaren. Ett föreläggande innebär inte heller att Transportstyrelsen tar över ansvaret för verksamheten eller är den som beslutar vilka åtgärder som ska vidtas utan innebär att verksamhetsutövaren indirekt får visa att de har förmågan till åtgärdsarbete som leder fram till beslut på förbättringar för att öka säkerheten eftersom dessa förbättringar ska presenteras för tillsynsmyndigheten. Ytterst kan tillsynsmyndigheten återkalla verksamhetsutövarens tillstånd.

Transportstyrelsens utför riskbaserad tillsyn och använder bland annat verksamhetsutövarnas anmälda olyckor och olyckstillbud till myndighetens telefonberedskap för att analysera eventuella riskområden för tillsyn. Tillsynsmyndigheten har idag ett databaserat händelseregister med något bristande analysfunktion, men är på väg att implementera ett nytt databaserat händelseregister med en mer utvecklad analysfunktion under år 2012.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:03 R4 är uppfylld.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen



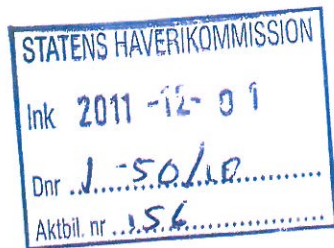
<b>Datum och tidpunkt:</b>	2010-09-09		
<b>Plats:</b>	Solgården, Stenungsund, Västra Götalands län		
<b>Typ av händelse:</b>	Plankorsningsolycka		
<b>Typ av fordon och tågnummer:</b>	Motorvagn, X53 3264		
		<b>Ombordvarande</b>	
<b>Ombordvarande antal:</b>	<b>Personal:</b>	Inte undersökt.	
	<b>Passagerare:</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>	2 personer på plankorsningen omkomna.		
<b>Sammanfattning:</b>	se avsnitt 3.5		
<b>Utgivning av slutrapport:</b>	2011-09-05		
<b>Rekommendation RJ 2011:04 R1</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Trafikverket genomför en översyn av plankorsningar så att farliga plankorsningar uppmärksammas och upprättar uppdaterade åtgärdsplaner för att åtgärda plankorsningarna.		
<b>Rekommendation RJ 2011:04 R2</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Trafikverket i samarbete med berörda intressenter, exempelvis kommuner, väghållare, systematiskt gör en översyn över de kriterier som legat till grund för fattade beslut om skydd i plankorsningar, upprättar åtgärdsplaner samt åtgärdar upptäckta brister.		
<b>Rekommendation RJ 2011:04 R3</b>	Transportstyrelsen rekommenderas att i sin tillsyn kontrollera att infrastrukturförvaltarna utför besiktningar av de anläggningar som påverkar trafiksäkerhet, att besiktningarna dokumenteras och att vid besiktningarna funna brister åtgärdas.		

**Brev**

Datum  
2011-11-29  
Ert datum  
2011-09-05

Dnr/Beteckning  
TSJ 2010-1419  
Er beteckning  
J-50/10

1 (3)



Statens haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## Plankorsningsolycka på sträckan Stora Höga – Stenungsund, 2010-09-09.

Transportstyrelsen har tagit emot Statens haverikommission rapport RJ 2011:04 *Plankorsningsolycka med tåg 3750 på plankorsningen Solgården, Ö län, den 9 september 2010.*

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- tillse att Trafikverket genomför en översyn av plankorsningar så att farliga plankorsningar uppmärksammas och upprättar uppdaterade åtgärdsplaner för att åtgärda plankorsningarna (RJ 2011:04 R1),
- tillse att Trafikverket i samarbete med berörda intressenter, exempelvis kommuner, väghållare, systematiskt gör en översyn över de kriterier som legat till grund för fattade beslut om skydd i plankorsningar, upprättar åtgärdsplaner samt åtgärder upptäckta brister (RJ 2011:04 R2),
- i sin tillsyn kontrollera att infrastrukturförvaltarna utför besiktningar i de anläggningar som påverkar trafiksäkerhet, att besiktningarna dokumenteras och att vid besiktningarna funna brister åtgärdas (RJ 2011:04 R3),

### **Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2011:03**

Transportstyrelsen har varit i kontakt med Trafikverket med anledning av rekommendationerna RJ 2011:04 R1 och R2. Transportstyrelsen redovisar delar av Trafikverkets svar i sitt svar nedan.

#### **Rekommendation RJ 2011:04 R1 och R2**

Inom Trafikverket pågår ett projekt för att ta fram en gemensam modell för målstyrning av trafiksäkerhet vid spårtrafik, på samma sätt som idag finns för vägtrafik. Modellen ska bland annat innehålla indikatorer med mätplan för att över tid kunna följa utvecklingen av trafiksäkerheten för spårtrafik och där plankorsningar kommer att vara ett delområde. Trafikverket avser att genomföra en översyn av plankorsningssäkerheten i ett systematiskt arbete enligt den nya modellen. I projektets uppdrag ingår också att etablera en aktörssamverkan och att med berörda aktörer tillsammans ta fram en modell med kriterier som karaktäriserar Säker Plankorsning. Denna aktörssamverkan kommer att utvecklas utifrån dagens Plankorsningsdelegation, som är ett etablerat forum för samverkan rörande plankorsningsfrågor. Trafikverket har reviderat dokumentet BVH 701 *Plankorsningar – Bygga nytt, Bygga bort, Val av skyddsalternativ*, som ger ett stöd vid val av skydd i plankorsningar.

Transportstyrelsen har i oktober 2011 inlett en säkerhetstillsyn (TSJ 2011-1618) mot Trafikverket i syfte kontrollera tillämpningen av styrande dokument BVF 701 *Plankorsningar – Beslut om skyddsanordningar*. Det är en uppföljning av en säkerhetstillsyn utförd 2008 mot dåvarande Banverket, om hur de fångade upp förändrade trafikflöden vid plankorsningar, som resulterade i att det styrande dokumentet togs fram.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2011:04 R1 och R2 är omhändertagna.

#### **Rekommendation RJ 2011:04 R3**

Transportstyrelsen utför säkerhetstillsyn mot infrastrukturförvaltare gällande besiktning av spåranläggning med stöd av föreskrifterna (BV-FS 1997:2) *om besiktning och underhåll av spåranläggning*.

Transportstyrelsen utförde under april-maj 2011 en tillsyn mot Trafikverket avseende åtgärder av upptäckta och bedömda akut- och veckofel från säkerhetsbesiktningar (TSJ 2011-636). Transportstyrelsen kommer att genomföra en tillsyn mot samma verksamhetsutövare med samma syfte under första kvartalet 2012. Hittas avvikelser i dokumentering av utförd besiktning eller att upptäckta brister inte har åtgärdats inom fastställd tid, har tillsynsmyndigheten mandat att förelägga verksamhetsutövaren.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2011:04 R3 är omhändertagen.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson  
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen