

Statens Haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## **Tillbud till kollision, Umeå - Brännland, 2008-06-17.**

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2009:07, Tillbud till kollision mellan tåg 7081 och vagnuttagning 76910 vid Klockarbäckens linjeplats på sträckan Umeå – Brännland, AC-län, den 17 juni 2008.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen verka för att:

- uppdatera BV-FS 2000:4 så att både den fysiska och psykiska förmågan bedöms innan återinträde sker i säkerhetstjänst (*RJ 2009:07 R1*),
- se över regler för passage av signal som inte visar ”kör” i syfte att införa säkrare barriärer (*RJ 2009:07 R2*),
- Banverket ser över och förbättrar tillämpningar och bestämmelser för att uppfylla kraven i BV-FS 2000:4 samt att egna regler och rutiner följs (*RJ 2009:07 R3*),
- Banverket anpassar stödsystem och regler så att de harmoniserar med varandra (*RJ 2009:07 R4*),
- Banverket ser över systemet för uppföljning så att brister och svagheter hos tågklarerare bättre kan uppmärksammas, t.ex. genom att kunna simulera och träna olika scenarion (*RJ 2009:07 R5*).

***Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapport RJ 2009:07***

Transportstyrelsen har den 18 december 2009 lämnat SHK ett svar utifrån rekommendationer lämnade i rapport RJ 2009:05 *Tillbud till kollision Hillared – Limmared*, på samma sätt ett kollisionstillbud efter ett stoppassagemedgivande. SHK:s lämnade rekommendationer i nämnda rapport är i tre fall likalydande med givna rekommendationer i rapport RJ 2009:07. Eftersom Transportstyrelsen tidigare har redogjort för åtgärder för dessa tre identiska rekommendationerna, så väljer myndigheten att inte lämna några reviderade svar i detta brev.

Transportstyrelsen valde att senarelägga svaret på den tidigare lämnade rekommendationen RJ 2009:05 R6 till detta brev och där åtgärdssvaret presenteras tillsammans med likalydande rekommendation RJ 2009:07 R3.

Transportstyrelsen har tillskrivit Banverket (blivande Trafikverket) med anledning av rekommendationerna RJ 2009:07 R3-R4 och delar av Banverkets svar redovisas i Transportstyrelsens svar.

***Rekommendation RJ 2009:07 R1***

Transportstyrelsen besvarade rekommendationen den 18 december 2009 i RJ 2009:05 R5.

***Rekommendation RJ 2009:07 R2***

Transportstyrelsen besvarade rekommendationen den 18 december 2009 i RJ 2009:05 R7.

***Rekommendation RJ 2009:07 R3 och RJ 2009:05 R6***

Trafikverket, där bl.a. nuvarande Banverket inordnas, har lämnat in en ansökan om säkerhetstillstånd att driva och förvalta järnvägsinfrastruktur enligt järnvägslagen (2004:519). För att erhålla ett säkerhetstillstånd krävs att företaget kan uppvisa ett säkerhetsstyrningssystem enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2008:2) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare. I säkerhetsstyrningssystemet ska ingå rutiner för hälsokontroll av personal som har säkerhetstjänst, enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd.

I tillståndsprocessen för blivande Trafikverket prövas den styrande dokumentation som kravställs i BV-FS 2000:4 mot de checklistor som myndigheten använder för att kontrollera att företagen har ett system. Checklistorna som används ska hjälpa till att fånga upp eventuella brister i systemet för övervakning av personal i säkerhetstjänst och dess hälsotillstånd. Transportstyrelsen har även kontrollerat att myndighetens egen checklista inte innehåller felaktigheter.

Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån blivande Trafikverkets svar att de kommer att genomföra interna revisioner gällande efterlevnaden av sina interna rutiner om personal i säkerhetstjänst och hälsotillstånd.

Transportstyrelsen väljer att följa åtgärdsarbetet gällande infrastrukturförvaltarens planerade revisioner av hälsokontroll, genom att ta med ärendet i agendan vid de s.k. Företagsmöten som regelbundet genomförs med Banverket (blivande Trafikverket).

#### **Rekommendation RJ 2009:07 R4**

Banverket svarar Transportstyrelsen att i det konkreta fallet som tas upp i rubricerad rapport så har problemet med avvikelser mellan utpekat stödsystem och Banverkets interna regelverk undanröjts sedan införandet av JTF, Järnvägsstyrelsens Trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7), då den tidigare rörelseformen i såo (BVF 900.3) "vagnuttagning för transport" slopades och någon liknande rörelseform inte finns i JTF.

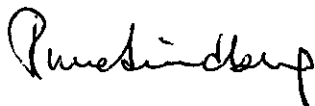
Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån Banverkets svar att utskriften av tågklararens dokument "grafiskt upplägg" fortfarande inte stämmer överens med internt styrande dokument, men att den tidigare risken för förväxling mellan olika förplanerade färder sedan den 31 maj 2009 inte längre är ett problem för tågklararen. Införandet av JTF senvåren 2009 innebär att även andra trafiksäkerhetsrelaterade stödsystem vid Banverket var i behov av harmonisering. Banverket svarar Transportstyrelsen att de arbetar löpande med att anpassa sina stödsystem mot gällande regelverk.

Banverket har i en skrivelse daterad 2009-05-14, *JTF påverkan på Banverket Leveransdivisionens IT-tillämpningar*, framställt att ca 50 stödsystem är berörda av harmoniseringen till JTF och att en handlingsplan och tidsplan ska tas fram för genomförandet. Transportstyrelsen väljer att på agendan vid nästa Företagsmöte med Banverket (blivande Trafikverket), ta med en begäran av en presentation av när varje berört stödsystem och dess förvaltande är anpassade efter de operativa reglerna i JTF.

#### **Rekommendation RJ 2009:07 R5**

Transportstyrelsen besvarade rekommendationen den 18 december 2009 i RJ 2009:05 R4. Transportstyrelsen gör dock ett tillägg till tidigare lämnat svar. I samband med prövningen av blivande Trafikverkets ansökan om säkerhetstillstånd så har den blivande infrastrukturförvaltaren uppvisat system för att hantera brister och svagheter i verksamheten.

Med vänliga hälsningar



Rune Lindberg  
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen