

Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Tillbud till kollision, Torneträsk, 2008-07-29.

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2009:08, Tillbud till kollision mellan vagnuttagning för transport och tåg 10093 på Torneträsk station, Norrbottens län, den 29 juli 2008.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att verka för att:

- Banverkets säkerhetsstyrningssystem till fullo även omfattar konstruktion av säkerhetskritiska system och att detta uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter om området (RJ 2009:08 R1),
- Banverkets säkerhetsstyrningssystem även omfattar projektens ledning och planering samt att det förmår uppfånga brister och avvikelser hos entreprenören (RJ 2009:08 R2),
- i samband med prövning av säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, granska att dessa har ett säkerhetsstyrningssystem som omfattar konstruktion av säkerhetskritiska komponenter och delsystem och att säkerhetsstyrningssystemet uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter (RJ 2009:08 R3).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapport RJ 2009:08

Transportstyrelsen har tillskrivit dåvarande Banverket (Trafikverket från 2009-04-01), med anledning av rekommendationerna R1 och R2. Trafikverket återkom med svar på åtgärder och delar av Trafikverkets svar redovisas i Transportstyrelsens svar på nämnda rekommendationer.

Rekommendation RJ 2009:08 R1 och R3

SHK påpekar i rapporten att tillsynsmyndigheten inte granskar dokument BVF 544.94001 *Teknisk säkerhetsstyrning Arbete med signalanläggningar* i processen vid ansökan om säkerhetstillstånd, vilket stämmer. Dokumentet syftar till att styra processen kring konstruktion av säkerhetskritiska system och delsystem och är Trafikverkets rutiner för att nå upp till i brevet nedan presenterade punktsatser. Orsaken till utebliven granskning i tillståndsprocessen är att prövning av teknisk säkerhetsstyrning fångas upp i processen *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* enligt föreskrifterna (JvSFS 2006:1). Detta gäller samtliga sökande som kan vara järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare m.fl. Det är först när en väsentlig förändring berör trafiksäkerheten och ett godkännande från tillsynsmyndigheten krävs som kravet på dokumenterad styrning finns.

Transportstyrelsen kan inte kravställa Trafikverket att dokumenten ska följa en viss fastställd standard, det skulle hindra teknikutvecklingen eftersom all teknisk förändring inte verifieras och valideras utifrån samma standard.

I Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* har kapitel 5 framtagits utifrån en CENELEC-standard. Detta innebär inte att tillsynsmyndigheten kravställer verksamhetsutövarna att just använda den specifika standarden vid säkerhetsbevisning. Verksamhetsutövaren kan använda sig av annan standard förutsatt att verksamhetsutövaren vid en förändring i komponenter och delsystem inför tillsynsmyndigheten kan bevisa att:

- Ett nytt delsystem minst är lika säkert som det delsystem som idag används på motsvarande sätt.
- Ett fel i en enskild komponent inte orsakar att resande, personal, materiel eller miljö skadas allvarligt.
- Fordon, trafikstyrningssystem och infrastruktur minst är lika säkra efter modifiering som före.

Transportstyrelsen har olika bedömningsgrunder beroende på systemets tekniska och säkerhetsmässiga omfattning. Detta får då en indirekt påverkan på vad Transportstyrelsen ställer för krav på dokumentation av systemets säkerhet. Transportstyrelsen begär mer underlag vid godkännande av nya och ändrade delsystem som har stor säkerhetspåverkan.

Trafikverkets säkerhetsstyrning inkluderar dokument BVS 544.92100 *Ibruktagandebesiktning av signalanläggningar*. Ibruktagandebesiktning syftar till att verifiera att anläggningen är utförd enligt underlaget och att validera dess funktion. Dokumentet har Transportstyrelsen granskat vid Trafikverkets ansökan av säkerhetstillstånd. Tillsynsmyndigheten gjorde under 2008 en tillsyn mot dåvarande Banverket i syfte att undersöka om Banverket (idag Trafikverket) har ett fungerande system för besiktning och funktionsprovning av signalanläggningar. Säkerhetsrevisionen resulterade i ett föreläggande som har uppfyllts, varvid tillsynsmyndigheten avslutade ärendet.

Trafikverket meddelar att man infört ytterligare styrning vid planerade förändringar i säkerhetskritiska system, till exempel dokumenten BVS 1544.94006 *Riskanalys för signaltekniska anläggningsprojekt* och BVS 1544.94020 *Säkerhetsplan och Säkerhetsbevisning för signaltekniska anläggningsprojekt* samt de dokumenterade rutinerna i BVR 1213 *Planering av inkoppling, Projektledarens och Inkopplingsledarens roll / ansvar*.

Transportstyrelsen vill även betona att inom kort träder Kommissionens förordning 352/2009 om *gemensam säkerhetsmetod för riskanalys och riskhantering* i kraft som svensk lagstiftning. Metoden används för att hantera risker i samband med väsentliga ändringar av delsystem, organisation eller driftsmässiga ändringar. Målgruppen är järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare m.fl. Därutöver är det ett stöddokument för tillsynsmyndigheten i samband med godkännande av delsystem och utfärdande eller omprövning av tillstånd. Förordningen träder i kraft i två steg, först för förändringar avseende fordon och delsystem från och med 19 juli 2010 och för organisatoriska och driftsmässiga förändringar från och med 1 juli 2012. Från och med 2012 blir det obligatoriskt för verksamhetsutövare att årligen rapportera till tillsynsmyndigheten kring tillämpningen av förordningen. Det har även utarbetats en tillhörande vägledning¹ till förordningen.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationerna R1 och R3 är uppfyllda.

Rekommendation RJ 2009:08 R2

Enligt bestämmelserna i 6 § i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:02) *säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare* ska infrastrukturförvaltaren genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna hantera de risker som verksamheten ger upphov till, inkluderat risker hos anlidade entreprenörer. System för hantering av upptäckta avvikelser krävs enligt bestämmelserna 7 § j vilket enligt 6 § även gäller hos anlidade entreprenörer. Transportstyrelsen granskar att system finns vid ansökan om säkerhetstillstånd. Trafikverket

¹ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/Guide-for-application-of-CSM-1-1-SE.pdf>
(2010-06-01)

beviljades säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt Järnvägslagen (2004:519) att börja gälla den 1 april 2010.

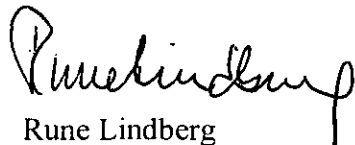
Trafikverket meddelar att en ny rutin Ek TDOK 2010:15 har tagits fram rörande revisionsverksamheten. Denna rutin omfattar den revisionsverksamhet som ingår i Trafikverkets revisionsprogram och ska tillämpas vid interna revisioner samt vid revisioner riktad mot Trafikverkets leverantörer samt att man reviderat rutinerna i BVR 1213 och förtydligat projektledarens roll och ansvar vid inkopplingarna.

Transportstyrelsen gjorde under 2009 en säkerhetsrevision mot dåvarande Banverket i syfte att undersöka om Banverket (idag Trafikverket) har ett fungerande system för säkerhetskrav på entreprenörer vid upphandling av entreprenörstjänster. Tillsynsmyndigheten hade några synpunkter på insänt materiel vilket dåvarande Banverket kompletterade varvid tillsynsmyndigheten ansåg att kraven var uppfyllda och avslutade ärendet.

Med stöd av ovanstående gör Transportstyrelsen bedömningen att rekommendationen är uppfylld.

Transportstyrelsen gör en sammantagen bedömning att bristerna inte ligger i Trafikverkets dokumenterade rutiner utan snarare i att Trafikverket har brister i sin förmåga att följa rutinerna. Transportstyrelsen överväger att utifrån bedömningen genomföra en säkerhetsrevision vid Trafikverket.

Med vänlig hälsning



Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen