

Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Urspårning med vagnuttagning, Kimstad, 2008-12-21.

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2009:09, Urspårning med vagnuttagning 73664 på Kimstads station, Östergötlands län, den 21 december 2008.

SHK lämnar delvis samma rekommendationer i rubricerad rapport som i den tidigare utgivna rapporten RJ 2007:02, *Olycka med tåg 5525 – påkörning av stoppbock med påföljande urspårning – i Ledsgård, N län, den 28 februari 2005*, vilken dåvarande Järnvägsstyrelsen besvarade 2008-06-24.

I rubricerad rapport rekommenderas Transportstyrelsen 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),
- överväga om det behöver 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 spårslutet (RJ 2007:02 R5),
- ta vara på erfarenheter från urvalsproven i syfte att finna vilka egenskaper som ska bedömas i samband med den psykologiska bedömningen (RJ 2009:09 R1),
- se över hur förslagen till åtgärder i Järnvägsstyrelsens rapport 2007:6 *KY-utbildning, fortbildning och kompetens* genomförts (RJ 2009:09 R2),
- göra en översyn om Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter behöver förändras så att kontrollbromsprov enbart får användas när det inte är möjligt att genomföra ett annat bromsprov och att ingen verksamhet får planeras så att kontrollbromsprov måste användas (RJ 2009:09 R3).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapport RJ 2009:09***Rekommendation RJ 2007:02 R1***

När dåvarande tillsynsmyndigheten Järnvägsstyrelsen fick samma rekommendation i rapport RJ 2007:02 valde myndigheten att förelägga samtliga järnvägsföretag om att införa obligatorisk retardationskontroll med ATC i järnvägsföretagens egna regler. Kravet på retardationskontroll har sedermera införts i Järnvägsstyrelsens Trafikföreskrifter, (JvSFS 2008:7) JTF.

Utöver den ovan nämnda åtgärden tar Transportstyrelsen den givna rekommendationen i beaktande och tar den med som underlag för bedömning vid framtida revidering av trafikföreskrifterna och dess handbok.

Rekommendation RJ 2007:02 R5

Vid uppgradering, modernisering eller nybyggnation av järnvägsinfrastruktur gäller de europeiska regelverken, tekniska specifikationer för driftkompatibilitet, TSD. Idag finns TSD för delsystemet *Infrastruktur för höghastighetståg* (2008/217/EG) och de av Järnvägsstyrelsen utfärdade kompletterande föreskrifterna JvSFS 2008:3. Regelverket är avsett för infrastruktursystem för det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg (hastigheter över 190km/h) för persontrafik. Den 1 januari 2011 kommer TSD för delsystem *Infrastruktur för konventionella tåg* att träda i kraft. Regelverket är avsett för infrastruktursystem för det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg (hastigheter upp till 200km/h). Järnvägsnätet består av linjer avsett för persontrafik, godstrafik, blandad trafik och knutpunkter för godstrafik (inbegripet intermodala terminaler) med mellanliggande linjer. I TSD framgår bl.a. utformning av skydd vid spårslut.

Transportstyrelsen har ett pågående projekt som ämnar ta fram regler och standarder för områden inom järnvägen som idag inte är reglerade på myndighetsnivå eller där TSD hänvisar till nationella tekniska specifikationer (NTS). Transportstyrelsen har uppfattningen att regelverk med normer och krav för infrastruktur och tillhörande signalanläggning bygger på att alla fordonsrörelser har viss grad av bromsförmåga enligt normkrav. Föraren ska kontrollera bromsförmågan genom retardationskontroll där en avvikande bromsförmåga ska leda till en lägre hastighet. Transportstyrelsen håller för troligt att eventuellt kommande NTS för skydd vid spårslut och tågvägens skyddssträckor inte ska normera utifrån att rörelserna ska anses vara utan bromsförmåga.

Infrastrukturförvaltare som uppgraderar, moderniserar eller bygger ny järnvägsinfrastruktur ska göra riskanalyser och hantera de risker som däri kan framkom-

ma. Transportstyrelsen begär in riskanalyser i godkännandeprocessen av infrastrukturen.

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2007:02 R5 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2009:09 R1

Transportstyrelsen arbetar med att ta fram nya hälsoföreskrifter. De nya hälsoföreskrifterna kommer att innehålla regler om att både fysisk och psykisk förmåga ska bedömas för viss typ av säkerhetstjänst. De nya hälsoföreskrifterna ska precis som idag vara till hjälp vid anställning av t.ex. lokförare. De nya hälsoföreskrifterna bygger bland annat på vad som presenteras i det så kallade *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) och därifrån kommande svensk lagstiftning, samt bestämmelserna i teknisk specifikation för driftkompabilitet (TSD) för delsystemet *Drift och trafikledning* (2006/920/EG).

Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån lokförardirektivet att urvalsproven för lokförare måste regleras från myndigheten.

Transportstyrelsen anser, med stöd av ovanstående, att rekommendationen RJ 2009:09 R1 kommer att uppfyllas.

Rekommendation RJ 2009:09 R2

Dåvarande Järnvägsstyrelsen genomförde en temainspektion under september 2006 gällande förare med KY-utbildning (Kvalificerad Yrkesutbildning) och deras fortbildning och kompetens. Resultatet fastställdes i en rapport (Järnvägsstyrelsen Rapport 2007:6 KY-utbildning, fortbildning och kompetens) i mars 2007. I rapporten presenterades ett antal förslag till åtgärder. Nedan presenteras hur dessa har omhändertagits.

Vid temainspektionen besöktes ett antal järnvägsföretag vid vilka det framkom vissa brister i styrningen. Järnvägsstyrelsen gav föreläggande riktade till berörda järnvägsföretag. Samtliga järnvägsföretag har presenterat och vidtagit åtgärder på de uppdagade brister som framkom i deras verksamhet vid den genomförda temainspektionen.

- *Rapport 2007:6 förslag till åtgärder riktade till berörda utbildningscentra:*
 - *Utforma examensbevis som tydligt anger om eleven har en komplett allmän del, samt att eleverna inte är behöriga som förare av tåg innan operatörsdelen har genomgått*

De utbildningscentra som frivilligt deltog i temainspektionen har tillsynsmyndigheten idag inget mandat att förelägga om åtgärd.

I samband med införandet av Kommissionens direktiv (2007/59/EG), det s.k. *Lokförardirektivet*, i svensk lagstiftning kommer ett krav på tillstånd för att tillhandahålla utbildning av lokförare. Transportstyrelsen förespråkar att tillsynsmyndigheten ska få mandatet att utfärda dessa tillstånd och utföra tillsyn över tillståndsinnehavarna. Direktivet kräver att lokförare framöver ska inneha både förarbevis och förarintyg som visar på behörighet att framföra tåg.

- *Rapport 2007:6 förslag till åtgärder riktade till dåvarande Järnvägsstyrelsen:*
 - *Överväga om kompetenskrav innefattande en handläggareutbildning bör finnas för de handledare, instruktörer och lärare som skall jobba med KY-elever under LIA-perioden och operatörsdelen.*

Lokförardirektivet kräver att utbildningscentra med tillstånd ska sörja för att den undervisande personalen omfattas av kompetensfodringar och att personalen upprätthåller densamma.

- *Efterfråga inblandad personals utbildningsbakgrund i den olycks- och tillbudsrapportering som begärs in från företag.*

Transportstyrelsen har valt att inte följa den givna rekommendationen. Däremot har Transportstyrelsen tagit fram en vägledning och mall för upprättande av utbildningsplaner för personal som ska arbeta i trafiksäkerhetstjänst. Vägledningen finns publicerad tillsammans med en utbildningsmatris på Transportstyrelsen webbsida¹. Utbildningsmatrisen innehåller angivna normtider som myndigheten har som riktlinje vid godkännande av utbildningsplaner för personal som ska arbeta i trafiksäkerhetstjänst.

- *Närmare granska urvalsmetoder och urvalskriterier för utbildning till förare av tåg.*

Se svar på rekommendation RJ 2009:09 R1

Transportstyrelsen gör med stöd av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2009:09 R2 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2009:09 R3

Transportstyrelsen anser att texten i JTF-handbok 11 avsnitt 5.3 *Kontrollbromsprov* inte är i behov av förändring utifrån olyckshändelsen i Kimstad, med följande motivering:

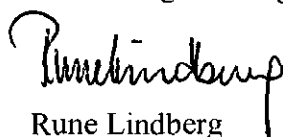
Avsnitt 5.3 i Handbok 11. En förutsättning innan ett kontrollbromsprov får lov att utföras är att alla fordon, med inkopplad broms, i tågsättet tidigare har blivit

¹ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Godkannande/Utbildningsplaner/> (2010-05-12)

bromsprovade genom ett *grundprov*. Det som beskrivs i avsnitt *Kontrollbromsprov* är tillfällen när huvudledningen i ett redan grundprovat tågsätt har varit avbruten på endast ett ställe eller om föraren har varit borta i högst 1 timme från drivfordonet eller på plats intill tågsättet. Situationer som avses är exempelvis efter att ett slangbrott har reparerats eller att föraren återkommer till dragfordonet efter en rast. Föraren ska då kontrollera att bromsen fungerar som tänkt utifrån det beskrivna genomförandet i avsnitt 5.7.

Transportstyrelsen anser att rekommendation RJ 2009:09 R3 är uppfylld.

Med vänlig hälsning



Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen