

Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Brand i tunneltåg, Rinkeby, 2005-05-16.

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2009:10, Brand i tunneltåg vid Rinkeby station, AB län, den 16 maj 2005.

I nämnda rapport rekommenderas:

- Transportstyrelsen att se över behovet av en tydligare reglering för krav på säkerhetsstyrningssystem, godkännande av tekniska system och hantering av gemensamma risker för verksamheter där det finns flera olika verksamhetsutövare, exempelvis tunnelbanan (RJ 2009:10 R1)
- Transportstyrelsen och Elsäkerhetsverket att tillse att trafikutövaren granskar konstruktionen av C14-fordonen för att säkerställa fordonens funktion under hela dess återstående livslängd (RJ 2009:10 R2).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapport RJ 2009:10

Transportstyrelsen har tillskrivit MTR Stockholm AB (MTR), med anledning av rekommendation 2010:10 R2. MTR återkom med ett brevsvaret där vidtagna och planerade åtgärder presenterades. Transportstyrelsen har delgivit Elsäkerhetsverket det inkomna brevsvaret. Delar av MTR svar redovisas i Transportstyrelsens svar på nämnda rekommendation i detta brev.

Rekommendation RJ 2009:10 R1

Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg tillsammans med föreskrifterna (JvSFS 2007:4) om säkerhetsordning för tunnelbana och spårväg och föreskrifterna (JvSFS 2007:5) om internkontroll för tunnelbana och spårväg visar bestämt att tillstånd krävs och att tillståndsinnehavaren (trafikutövaren) ansvarar för verksamheten att bedriva spårtrafik. Säkerhetsordningen föreskriver vilka interna detaljerade säkerhetsbestämmelser som ska finnas. Föreskrifterna om internkontroll beskriver tydligt att trafikutövarens säkerhetsstyrning omfattar, utöver egen verksamhet, även den verksamhet som utförs av entreprenörer (t.ex. underhållsverkstad) för trafikutövarens räkning samt de produkter (fordon) av betydelse för säkerheten som trafikutövaren använder. Slutligen ska tillsynsmyndigheten kontrollera att detta uppfylls innan tillstånd utfärdas. Rutinerna hos myndigheten gällande granskning av ansökan om tillstånd har förändrats jämfört med den granskningsprocess för trafikutövare som rådde vid tiden för händelsen.

Vid väsentliga förändringar på redan godkända fordon krävs ett nytt godkännande från Transportstyrelsen enligt föreskrifterna (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. Reglerna riktar sig även mot delsystem inom tunnelbana och spårväg. Enligt dessa regler ska en riskanalys inlämnas till myndigheten. Transportstyrelsen beräknar att under 2010 utge nyreviderade föreskrifter.

Transportstyrelsen har fått uppfattningen att den givna rekommendationen om gemensamma risker syftar till att styra upp förhållandet mellan trafikutövare, underhållsverkstad och fordonsägare. Om en trafikutövare anlitar en verkstad för genomförande av underhåll innebär det att den verksamhet som verkstaden utför åt trafikutövaren ingår i trafikutövarens verksamhet och där trafikutövaren har ansvaret enligt utfärdat tillstånd att bedriva spårtrafik. En fordonsägare behöver inte söka tillstånd att driva spårtrafik enbart för att äga fordon. Det är när fordonen driftsätts som tillstånd krävs. Inom tunnelbanan i Stockholm är det trafikutövaren som använder fordonen i drift och som därmed har ansvaret enligt utfärdat tillstånd att bedriva spårtrafik. Bestämmelserna i 8 § Järnvägstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem för och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag, som i utredningen förordas även för tunnelbana, syftar på gemensamma säkerhetsrisker t.ex. på en godsbangård där fler olika järnvägsföretag har aktivitet, eller gemensamma säkerhetsrisker när olika järnvägsföretag drar samma vagnar från en och samma industri. Eftersom ansvaret att bedriva säker spårtrafik enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ligger på trafikutövaren Transportstyrelsen kan Transportstyrelsen inte ställa några krav på fordonsägaren eller underhållsentreprenören varför de föreslagna bestämmelserna om gemensamma risker inte skulle få någon effekt i det här fallet.

MTR Stockholm AB (MTR) är sedan 2009-11-02 trafikutövare vid tunnelbanan i Stockholm på uppdrag av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Transportstyrel-

sen kommer under år 2010 genomföra en tillsyn riktad mot MTR utifrån det av Transportstyrelsen utfärdade tillståndet. Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån ovanstående att rekommendationen RJ 2010:10 R1 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2009:10 R2

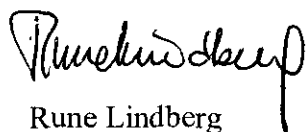
MTR berättar att de har tagit del av föregående trafikutövers analyser och åtgärder relaterade till rubricerad händelse. Vidare har, förutom att ett antal mindre åtgärder utförts, följande beslutats avseende tunnelfordon C14:

- a) sekvensövervakning som förhindrar upprepade felaktiga uppladdningsförlopp av vagnen – åtgärden är realiserad på fordonstypen.
- b) nya linjekondensatorer under införande på fordonstypen – klart under år 2010.
- c) ny och modifierad linjebrytare under införande på fordonstypen – klart under år 2010.
- d) modifierad uppladdningskrets under införande på fordonstypen – klart under år 2010.

I väntan på att åtgärderna (b-d) effektuerats, tillämpar MTR förstärkta kontroller på vagnar där sekvensövervakningsskyddet (a) trätt i funktion samt restriktioner för att återställa fel.

Transportstyrelsen gör bedömningen att de av MTR beslutade förebyggande åtgärderna på C14-fordonen är tillräckliga utifrån rubricerad händelse, och att rekommendationen RJ 2009:10 R2 är uppfylld.

Med vänlig hälsning



Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen