

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 Haverikommissions 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 omarbета 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 text dialogslangor. 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