

Datum  
2012-11-23  
Ert datum  
2012-06-01

Dnr/Beteckning  
TSJ 2011-960  
Er beteckning  
J-37/11

Statens haverikommission  
Box 125 38  
102 29 Stockholm

## **Tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län, den 9 juni 2011**

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission mottagit rapport RJ 2012:01, tillbud till kollision på Nyhems driftplats, den 9 juni 2011.

Transportstyrelsen rekommenderas att genomföra en tillsyn av Trafikverket för att undersöka hur Trafikverket i sitt säkerhetsstyrningssystem har säkerställt att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt och av personal som har rätt kompetens (se avsnitt 2.2.2,3.2.2) (RJ 2012:01 R2).

Dokument BVF 602 och BVF 626 som det hänvisas till i rapportens kapitel 2.2.2 ligger till grund för Trafikverkets säkerhetstillstånd och ska vid förändringar som påverkar säkerhetstillståndet skickas till Transportstyrelsen för granskning. Transportstyrelsen har ett årsärende för förvaltning av Trafikverkets säkerhetstillstånd, TSJ 2012-44, där frågor gällande ändring av dokument hanteras.

Transportstyrelsen har genomfört tillsyner mot Trafikverket när det gäller hur de säkerställer att arbeten som är säkerhetspåverkande utförs korrekt (TSJ 2010-1150 och TSJ 2010-1860). Vid tillsynerna har Trafikverket meddelat att de vidtagit ett antal åtgärder. Transportstyrelsen förelade dessutom Trafikverket att bland annat utföra oanmälda arbetsplatskontroller hos anlidade entreprenörer. Det bör dock poängteras att Transportstyrelsen utför tillsyner inom ramen för Järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som följer av denna. Huruvida en viss befattningshavare utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter följer av kriterierna i BV-FS 2000:3 och BV-FS 2000:4. En förutsättning för att frågor kring befattningshavarens behörighet ska bli föremål för tillsyn är att den uppfyller kriterierna i de nämnda föreskrifterna.

Slutsatserna som kunde dras av ovan nämnda tillsyner var att brister inte låg i regelverket som sådant utan istället i efterlevnaden av dessa bestämmelser vid vissa spårarbeten. Bristerna i efterlevnad bedömdes i första hand bestå i att arbeten utfördes utan rätt skyddsform samt att skydds- och säkerhetsplaneringen inte utfördes korrekt. Genom möten och kontakter mellan Transportstyrelsen och Trafikverket framkom att Trafikverket genom egna undersökningar också kommit till samma slutsatser och även vidtagit åtgärder med anledning av detta.

Frågan diskuteras också vid de årliga företagsmöten som Transportstyrelsen håller med Trafikverket.

Förutom ovanstående så har det utifrån ett uppdrag från ett gemensamt GD-möte i maj 2011 genomförts förstudier hos både Trafikverket och Transportstyrelsen gällande kompetenskrav avseende säkerhet vid drift och underhåll samt nybyggnation av väg och järnväg. Representanter från Trafikverket och Transportstyrelsens respektive studier hade avstämningsmöten under hela arbetets gång. En av de slutsatser som återfinns i Transportstyrelsens slutrapport är att brister i säkerhetsmedvetande och attityden till riskerna i arbetet synes vara en vanligare orsak till olyckor än direkta kunskapsbrister.

Utöver SHK analys och rekommendationer oroas Transportstyrelsen av de förhållanden som tilläts råda vid övertagandet av entreprenaden. Tiden var för kort för att kompetent personal skulle hinna anställas och för att material skulle hinna anskaffas. Personalen upplevde oklara gränser mellan olika entreprenader, ex vem som skulle kontrollera utförda arbeten. 2013 avser Transportstyrelsen att genomföra tillsyn mot avtalskrivning om entreprenader och mot övertagande av entreprenader.

Med vänlig hälsning:



Birgitta Hermansson

Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen