



Järnvägsstyrelsen

Tillsynsrapport 2005:1

Revision av Citypendeln Sverige AB



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING.....	4
2	AUDIT OF CITYPENDELN SVERIGE AB	6
3	BAKGRUND	8
3.1	Beslut om revision, syfte och utförare	8
3.2	Tidigare revisioner	8
3.3	Tillstånd från Järnvägsinspektionen	8
3.4	Företaget.....	8
3.4.1	Trafik	8
3.4.2	Organisation.....	9
3.4.3	Uppgift.....	10
4	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR	11
4.1	Om Järnvägsstyrelsen	11
4.2	Avgränsningar	12
5	GENOMFÖRANDET	13
6	RESULTAT AV INTERVJUER OCH VERIFIERINGAR SAMT REVISORERNAS ANALYS	14
6.1	Säkerhetsstyrning, intervju.....	14
6.1.1	Verifiering säkerhetsstyrning,.....	16
6.1.2	Analys säkerhetsstyrning,.....	18
6.2	Mål och policy	21
6.2.1	Verifiering mål och policy.....	22
6.2.2	Analys mål och policy.....	22
6.3	Normer	23
6.3.1	Verifiering normer.....	23
6.3.2	Analys normer.....	25
6.4	Medel och resurser.....	26
6.4.1	Verifiering medel och resurser.....	27
6.4.2	Analys medel och resurser.....	29
6.4.3	Fördjupad analys, medel och resurser, avseende bruk av järnvägsfordon	30
6.5	Ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter	32
6.5.1	Verifiering ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter	33
6.5.2	Analys ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter.....	34

6.6 Olyckor och tillbud	35
6.6.1 Verifiering olyckor och tillbud	36
6.6.2 Analys olyckor och tillbud.....	36
6.7 Riskanalys.....	36
6.7.1 Verifiering riskanalys	37
6.7.2 Analys riskanalys	37
6.8 Intern revision.....	37
6.8.1 Verifiering intern revision	38
6.8.2 Analys intern revision.....	38
7 SLUTSATSER	40
7.1 Allmänt.....	40
7.1.1 Säkerhetsstyrning	40
7.1.2 Mål och policy	41
7.1.3 Normer.....	41
7.1.4 Medel och resurser	41
7.1.5 Ansvarsförhållanden.....	41
7.1.6 Olyckor och tillbud	41
7.1.7 Riskanalys.....	42
7.1.8 Intern revision.....	42
8 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	43

Revision av Citypendeln Sverige AB

Rapport från Järnvägsinspektionens granskning, färdigställd av Järnvägsstyrelsen i december 2004.

1 SAMMANFATTNING

Citypendeln Sverige AB (Citypendeln) bedriver sedan januari 2000 pendeltågstrafik på entreprenad åt Storstockholms Lokaltrafik (SL). Trafik bedrivs på sträckorna Södertälje C – Märsta, Södertälje C – Gnesta och Nynäshamn – Bålsta.

Trafiken sker på Banverkets (BV) spår. Tillståndet erhöles 1998. Citypendeln har inget tillstånd för eget spårinnehav.

För trafiken finns ca 450 personer. Vagnparken består av ca.160 fordon. Fordonen underhålls på verkstaden i Älvsjö depå. Cirka 110 personer är verksamma där.

I Älvsjö finns också en utbildningsavdelning med 6 personer.

I genomsnitt transporteras cirka 125 000 personer två gånger dagligen vilket således motsvarar cirka 250 000 resor per dygn.

Revisionens syfte var att undersöka hur Citypendeln lyckats implementera *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.*

Järnvägsinspektionen reviderade Citypendeln vid trafikstarten i februari 2000, när de just tagit över trafiken efter SJ. Då konstaterades att trafiksäkerhetsläget var gott men att det fanns vissa brister. Det bedömdes att ledning och personal hade sådana kunskaper och färdigheter att arbetsuppgifterna kunde utföras på ett trafiksäkert sätt.

Revisionen år 2000 påvisade bland annat följande brister:

- viss dokumentation saknades
- personalen hade bristande kännedom om innehåll i trafiksäkerhetsföreskrifter
- mål för trafiksäkerhetsarbetet saknade delmål
- policy och mål var inte kommunicerade med personalen
- för spåranläggningen saknades uppgifter om vem som var spårinnehavare samt saknades avtal om nyttjande, besiktning och underhåll av densamma.

Den nu genomförda revisionen visar att personal i operativ tjänst, såsom förare och verkstadspersonal samt deras närmaste arbetsledning, har tillfredsställande kompetens inom sina respektive arbetsområden. Hos förarna uppnås den genom intern utbildning samt upprätthålls via fortbildning. Den operativa personalen har vana att följa anvisade rutiner och har en god attityd till trafiksäkerhetsarbete inom de förutsättningar de givits. I dessa förutsättningar har dock inte ledningen

betonat vikten av att upprätthålla ett levande och engagerat system för säkerhetsstyrning.

Citypendelns ledning måste avsätta resurser för att förbättra systemet för styrning av trafiksäkerheten. Vidare har ledningen en viktig pedagogisk uppgift i att övertyga sina medarbetare på alla nivåer vikten av att ett säkerhetsstyrningssystem finns, är korrekt, underhålls, sprids, tillämpas och följs upp.

Följande förslag till förbättring kan öka förutsättningarna för ett framgångsrikt säkerhetsarbete och möjligheten att ha kontroll över de risker som är förenade med verksamheten:

- Komplettera säkerhetsordningen, bekantgör systemet för styrning av trafiksäkerheten samt upprätta plan för- och genomför internkontroll
- Upprätta nedbrutna, mätbara och påverkbara mål för trafiksäkerhetsarbetet
- Komplettera eller upprätta de normer som behövs för att säkerhetsordningen skall svara mot kraven i Järnvägsinspektionens föreskrifter om säkerhetsordning
- Bedöm om normer och anvisningar för fordonsunderhåll behöver kompletteras eller upprättas
- Avdela resurser för att motverka brister inom kalibreringssystem, uppgift om spårinnehav och internkontroll
- Se över delegeringar och beskrivningar av arbetsuppgifter och ansvar så att de blir korrekta och lättolkade. Upprätta rutin för styrning och kontroll av underentreprenör som anlitas för fordonsunderhåll
- Intensifiera arbetet med att utreda och förebygga haverier
- Skapa regler som beskriver när riskanalys skall företas och var i organisationen ansvaret för detta ligger
- Utvidga systemet för avvikelserapportering så att det omfattar hela verksamheten
- Planera och genomföra revisioner.

2 AUDIT OF CITYPENDELN SVERIGE AB

Summary of the report compiled by the Swedish Rail Agency in December 2004: Based on the audit report prepared by the Swedish Railway Inspectorate (Rune Holst and Dick Rydås)

Citypendeln Sverige AB (Citypendeln) has, since January 2000, conducted commuter train traffic on contract for Storstockholms Lokaltrafik (Stockholm Transport – SL). This traffic is conducted on the stretches Södertälje Centre to Märsta, Södertälje Centre to Gnesta and Nynäshamn to Bålsta.

The traffic is run on the National Rail Administration's (BV) track (permanent way). The licence was granted in 1998. Citypendeln does not have any licence for own track ownership.

There are approximately 450 people engaged with this traffic. The wagon stock comprises approximately 160 vehicles. These vehicles are maintained at the workshop at Älvsjö Depo. Approximately 110 people work there.

There is also a training department of six people at Älvsjö.

On average, approximately 125,000 people are transported twice daily, which therefore corresponds to approximately 250,000 trips per day.

The aim of this audit was to investigate how Citypendeln succeeded in implementing the *Swedish Railway Inspectorate Regulations on internal control through safety management (National Rail Administration Code of Statutes: BV-FS 1996:1)*.

The Railway Inspectorate audited Citypendeln when traffic commenced in February 2000, at which time they had just taken the traffic over from the Swedish State Railways (SJ). It was then concluded that the traffic safety situation was good but that there were certain inadequacies. It was considered that the management and staff had such knowledge and skills that their work tasks could be performed in a manner that was safe from the traffic perspective.

The audit in 2000 showed, among other things, the following inadequacies:

- the lack of certain documentation
- staff had inadequate knowledge of the content of traffic safety regulations
- objectives for traffic safety work lacked sub-objectives
- policies and objectives were not communicated to the staff
- there was no information about who was the track owner for the track installation and contracts for the use, inspection and maintenance of the same were also lacking.

The audit now conducted demonstrates that staff in operational service, such as drivers and workshop staff, together with their immediate supervisors, have sufficient competence within their respective fields of work. For drivers, this is achieved through internal training and maintained through continuing education.

The operative staff are accustomed to following prescribed routines and have a good attitude towards traffic safety work, within the conditions prescribed for them. However, the management have not emphasised in these conditions the importance of maintaining a safety management system that is alive and committed.

Citypendeln's management must allocate resources to improve the system for the control of traffic safety. Moreover, the management has an important pedagogic task to convince its workers at all levels of the importance of the existence of a safety management system, and that it is correct, maintained, disseminated, applied and followed up.

The following proposals for improvement may enhance the preconditions for successful safety work and the capacity to maintain control over the risks associated with the operation:

- Supplement safety procedures, ensure that the system for controlling traffic safety is well known and also prepare a plan for and implement internal control
- Maintain objectives for traffic safety work that can be sub-divided, measured and influenced
- Supplement or prepare the standards that are needed to ensure that the safety procedures should correspond to the requirements prescribed by the Swedish Railway Inspectorate Safety Procedures Regulations
- Assess whether standards and instructions for vehicle maintenance need to be supplemented or prepared
- Allocate resources to counteract inadequacies within the calibration system, information about track ownership and internal control
- Review delegations and descriptions of work tasks and responsibility to ensure that they are correct and easily interpreted. Maintain routines for the management and control of sub-contractors engaged for vehicle maintenance
- Intensify the work with investigating and preventing incidents
- Prepare rules that explain when a risk analysis should be conducted and identify where in the organisation responsibility for this lies
- Extend the system for reporting deviations so that it covers the entire operation.
- Plan and implement audits.

3 BAKGRUND

3.1 Beslut om revision, syfte och utförare

Revisionen finns med i Järnvägsinspektionens plan för revision av större verksamhetsutövare. Enligt denna görs en revision vart fjärde år. Planen är godkänd av chefen för Järnvägsinspektionens tillsynssektion.

Syftet var att undersöka om Citypendeln Sverige AB (Citypendeln) har ett system för säkerhetsstyrning samt hur man lyckats implementera *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996: 1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* samt om man följer järnvägssäkerhetslagen och egna föreskrifter med betydelse för trafik-säkerheten.

Revisionen har genomförts av Rune Holst (revisionsledare) och Dick Rydås (revisor) under april 2004. Tomas Carlquist deltog under delar av revisionen och gjorde även fotodokumentation.

3.2 Tidigare revisioner

Citypendeln har reviderats en gång tidigare. Det var i februari 2000, när de just tagit över trafiken efter SJ. Vid denna revision konstaterades att trafiksäkerhetsläget var gott men att det fanns vissa brister. Konstaterandet gjordes på en bedömning av att ledning och personal hade sådana kunskaper och färdigheter att arbetsuppgifterna kunde utföras på ett trafiksäkert sätt.

Revisionen påvisade bland annat följande brister:

- viss dokumentation saknas
- personalen hade bristande kännedom om innehåll i trafiksäkerhetsföreskrifter
- mål för trafiksäkerhetsarbetet saknade delmål
- policy och mål var inte kommunicerade med personalen
- för spåranläggningen saknades uppgifter om vem som var spårinnehavare samt saknades avtal om nyttjande, besiktning och underhåll av densamma.

3.3 Tillstånd från Järnvägsinspektionen

Citypendeln har tillstånd i enlighet med järnvägssäkerhetslagen att bedriva trafik på Banverkets (BV) spår. Tillståndet erhöles 1998.

Citypendeln har inget tillstånd för eget spårinnehav.

3.4 Företaget

3.4.1 Trafik

Citypendeln har ca 1 000 anställda. De är fördelade på yrkesgrupperna förare, tågvärdar, stationsvärdar, trafikvärdar och verkstadspersonal. Det sker ca 750 avgångar per dag. Ca 65 % av landets totala järnvägsresande sker med Citypendeln. Citypendeln ägs av franska Keolis.

Citypendeln bedriver sedan januari 2000 pendeltågstrafik på entreprenad åt Storstockholms Lokaltrafik (SL). Trafik bedrivs på sträckorna Södertälje C – Märsta, Södertälje C – Gnesta och Nynäshamn – Bålsta. På största delen av nätet sker trafiken med fyra tåg i timmen i varje riktning och under högtrafik med ytterligare insatståg.

Utöver pendeltågstrafiken kör man fordon till och från servicearbeten som utförs i exempelvis Motala och Tillberga samt hämtar från hamn i Trelleborg eller kör för vintertest i Norra Sverige.

Man utför även växling vid depån i Älvsjö.

Vagnparken består av 94 fordon littera X1, 52 fordon littera X10 och 15 fordon littera X420, sammanlagt 161 fordon. Det åtgår 140 fordon för att upprätthålla trafiken enligt omloppsplanen. Största tillåtna hastigheten är 140km/h för X10, de övriga 120 km/h.

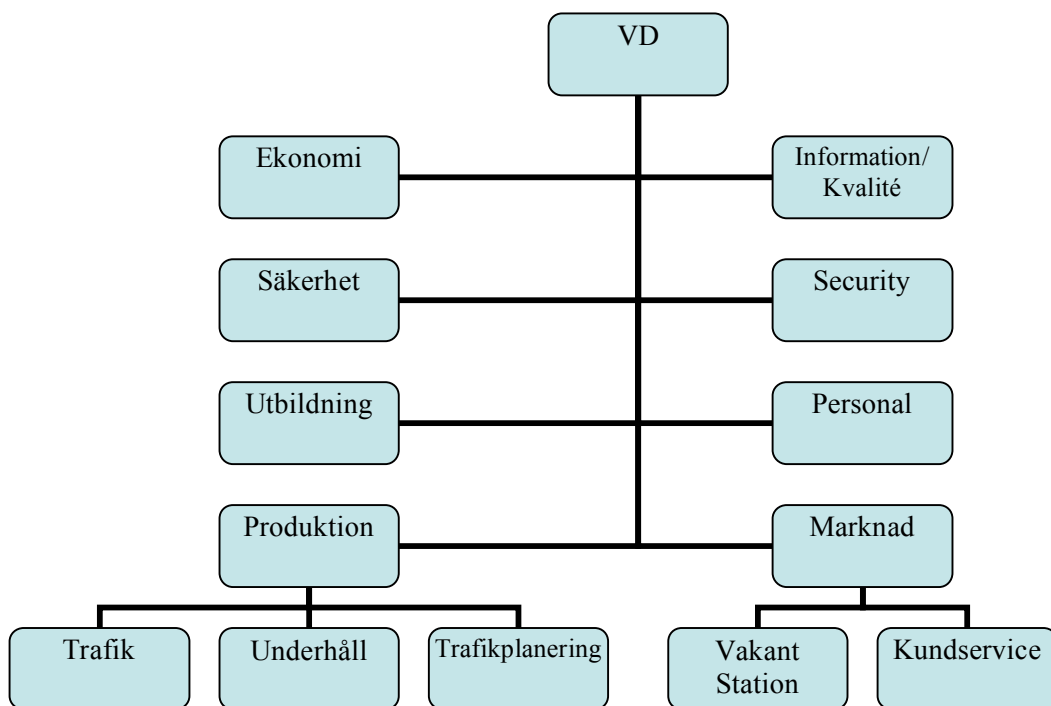
För att upprätthålla trafiken finns i operativ tjänst 230 förare, 190 tågvärdar, 12 trafiksamordnare, 12 jourhavande arbetsledare och 3 gruppleddare. Förare och tågvärdar har i allmänhet sin utgångspunkt från lokaler på Klarabergsviadukten där också arbetsledningen finns. Där finns också uppehållsrum och orderrum med ordertavla. Där finns även datorer för tillgång till elektroniskt baserade dokument.

Citypendeln underhåller fordonen i egen regi i Älvsjö depå. Ca 110 personer är verksamma för underhållet på verkstaden. Inkluderar administrativ personal.

Det finns också en utbildningsavdelning där 6 personer är anställda. De finns på Konsumentvägen i Älvsjö.

3.4.2 Organisation

Citypendelns ledningsgrupp har nyligen utökats med en nyanställd person - produktionschefen. Denne anställdes i december 2003. Trafikchefen anställdes i februari 2004. Underhållschefen anställdes i november 2003. De två sistnämnda ingår i produktionsdivisionens ledningsgrupp.



3.4.3 Uppgift

Citypendelns uppgift är att bedriva pendeltågstrafik i Stockholmsområdet. I genomsnitt är det cirka 125 000 personer som transporteras två gånger dagligen vilket således motsvarar cirka 250 000 resor.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR

Revisionen har utförts med Järnvägssäkerhetslagen (*SFS 1990:1157*) som grund. *Järnvägssäkerhetslagen (SFS 1990:1157) samt Förordning om säkerhet vid järnväg, tunnelbana och spårväg (SFS 1990:1165)*. Med stöd av denna lag har Järnvägsinspektionen utfärdat föreskrifter. Därav är *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*, främsta revisionskriterium.

Revisionen avsåg att kontrollera om Citypendeln följer *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*. Även efterlevnaden av järnvägssäkerhetslagen, andra av Järnvägsinspektionen utgivna föreskrifter samt relevanta delar av Citypendelns egna föreskrifter kontrollerades. Efterlevnaden av följande föreskrifter, utgivna av Järnvägsinspektionen, kontrollerades:

BV-FS 1995:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om trafiksäkerhetsinstruktion.
BV-FS 1996:1	Järnvägsinspektionens föreskrifter om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
BV-FS 1997:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud.
BV-FS 2000:1	Järnvägsinspektionens föreskrifter om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.
BV-FS 2000:2	Järnvägsinspektionens föreskrifter om säkerhetsordning.
BV-FS 2000:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.
BV-FS 2000:4	Järnvägsinspektionens föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

4.1 Om Järnvägsstyrelsen

Den 1 juli 2004 startade Järnvägsstyrelsen sin verksamhet. Järnvägsstyrelsen är en ny självständig myndighet med uppgift att handlägga frågor enligt den nya Järnvägslagen och enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Järnvägsstyrelsen övertog Järnvägsinspektionens ansvar och uppgifter när det gäller säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbanesystemet och spårvägssystemen.

Järnvägsstyrelsen fick också helt nya uppgifter som en följd av den nya järnvägs-lagstiftningen som trädde i kraft den 1 juli 2004.

Järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft den 1 juli 2004. Genom lagen upphävdes lagen om tilldelning av spårkapacitet (1997:756) och lagen om järnvägssystem för höghastighetståg (2000:1336). Järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) ändrades och bytte namn till lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens föreskrifter gäller till dess de upphävs, utan att det förordnas särskilt om detta.

Revisionen utfördes mot de kriterier som fanns i Järnvägssäkerhetslagen och Järnvägsinspektionens föreskrifter.

Rapportens slutsatser och utfärdade rekommendationer är enligt Järnvägslagen och Järnvägsinspektionens föreskrifter.

4.2 Avgränsningar

Revisionen har inte omfattat någon av Citypendelns underentreprenörer.

5 GENOMFÖRANDET

Sju veckor innan revisionsveckan meddelades Citypendeln i brev att revisionen skulle genomföras under vecka 17. I brevet angavs kriterierna för revisionen och vilka delar av verksamheten som skulle revideras. Citypendeln ombads även att tillsända Järnvägsstyrelsen de dokument som har betydelse för säkerhetsstyrningen samt den senaste årsredovisningen.

Revisionen inleddes med ett möte mellan Järnvägsinspektionens revisorer och Citypendelns ledningsgrupp en månad i förväg. Då presenterades revisionskriterierna och Järnvägsinspektionen framställde önskemål om vilka avdelningar och personalkategorier som var intressanta för intervjuer och verifieringar. En preliminär tidplan upprättades.

Revisionen genomfördes under vecka 17 i Älvsjö och Stockholm. Första dagen ägnades åt intervjuer med VD samt cheferna för produktion, trafik, trafikplanering och underhåll. Trafiksäkerhetschefen deltog under dessa möten.

Dag två gjordes intervjuer och verifieringar med arbetsledare, jourhavande arbetsledning (jal) och gruppleddare samt åkande personal. Dessa är stationerade på- eller har sin utgångspunkt från Klarabergsviadukten. En förare intervjuades under sin beredskapstjänstgöring på Citypendelns lokaler på Klarabergsviadukten. Tre förare fick kontrollfrågor i samband med att revisorerna åkte med i förarutrymmet. Representer för Citypendelns arbetsledning följde med på turerna.

Dag tre gjordes verifieringar på underhållsverkstaden genom intervjuer med underhållschef, beredare, verkstadschef och fordonstekniker samt kontroll av utförda översynsarbeten. Kontrollfrågor ställdes till verkstadspersonal.

Dag fyra skedde verifiering av kalibreringssystem och kontroll av växlingspersonal. Preliminär revisionsrapport lämnades muntligt samma dag till några av dem som ingår i ledningsgruppen.

Vid ett flertal andra tillfällen ställdes frågor till personal av olika kategorier. Frågorna avsåg att verifiera deras kännedom om vilka regler och anvisningar som finns för att säkerställa trafiksäkerheten i deras arbete och deras egen personsäkerheten vid vistelse i spårområde.

Citypendelns ledning och medarbetare har välvilligt stått till förfogande under revisionen och har på ett bra sätt tillmötesgått revisorernas önskemål under revisionen.

6 RESULTAT AV INTERVJUER OCH VERIFIERINGAR SAMT REVISORERNAS ANALYS

6.1 Säkerhetsstyrning, intervju

Under möten och verifieringar har mycket tid ägnats åt att förtydliga och exemplifiera de delar som ingår i ett system för säkerhetsstyrning samt meningen med- och nyttan av ett sådant styrsystem.

VD intervjuades först och redogjorde, tillsammans med säkerhetschefen, för systemet för säkerhetsstyrning. Efter detta intervjuades produktionschef, trafikchef, trafikplanerare, underhållschef och säkerhetschef i en grupp.

Citypendelns interna föreskrift, CityF 2 utgåva 2, är företagets säkerhetsordning. Ansvariga för godkännande och utgivning finns angivet. Den gavs ut 2004-03-23 och är uppdelad i rubriker som behandlar de områden där Järnvägsinspektionen ställer krav. I delen "trafiksäkerhetsinstruktion" finns hänvisning till dokument från SJ AB och Banverket (BV). Dessa dokument saknar uppgift om utgåve-nummer. Var i organisationen ansvaret för utgivning och ändring av dessa finns, är inte angivet i säkerhetsordningen.

Det finns även hänvisning till föreskrifter som har annan beteckning och annat namn i det dokument som beskriver Citypendelns dokumentationssystem. Citypendelns trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) finns med som punkt 2 i säkerhetsordningen. Den har emellertid beteckningen CityF 3 i dokumentationssystemet.

Det styrande dokumentet för hela dokumentationssystemet är redovisat med fel rubrik i den föreskrift, CityF 1, där dokumentationssystemet är beskrivet.

Rubriken "Hälsokrav" innehåller viss text från Järnvägsinspektionens handbok men saknar korrekt hänvisning till aktuell regel om hälsoundersökning och hälsotillstånd. Det saknas också hänvisning till Citypendelns egna regler om de sju delkrav som finns. Exempelvis vilka som omfattas, var i organisationen ansvaret ligger för hälsoundersökning, dokumentation av utförd undersökning med mera?

Rubriken "Kompetenskrav" hänvisar till CityF 8. Föreskriften saknar uppgift om hur regelbundet tjänsten skall utövas för att behålla behörighet i trafiksäkerhetstjänst utan krav på kompletteringsutbildning.

Vid en Temainspektion om utbildning och kompetens som Järnvägsinspektionen gjorde i november 2003 konstaterades att Citypendeln i stort fyller kraven i BV-FS 2000:3. Egna godkända och aktuella utbildningsplaner finns för förare, växlingspersonal, tågvårdare och reparatörer med växlingskompetens. Det saknas dock för inhyrda förare. Det finns smärre brister i krav på grundutbildning för respektive funktion och regler för när repetitions- och kompletteringsutbildning skall genomföras.

Rubriken "Besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon" saknar hänvisning till Citypendelns egna regler om när fordon skall besiktigas utöver de periodiska säkerhetsbesiktningarna. Exempel är säkerhetsbesiktning efter urspårning eller påkörning av föremål samt efter ombyggnad eller annat ingrepp.

Rubriken "Utredning av olyckor " hänvisar till föreskrift som har annan beteckning i Citypendelns dokumentationssystem.

Rubriken "Befogenheter och arbetsuppgifter" hänvisar bland annat till CityF 6 "Befogenheter och arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten". Järnvägsinspektionen har tagit del av föreskriften och den beskriver att chefen för division produktion har trafiksäkerhetsansvaret och att trafiksäkerhetschefen är trafiksäkerhetsansvarig. Se även 6.5.1.

Uppföljning av hur säkerhetsstyrningen fungerar är beskriven under rubrik "Internkontroll". Där hänvisas till CityF 4 som beskriver systemet för egenkontroll. Det finns dock två dokument med olika beteckning, CityF 4 och CityF 4.1. De har samma innehåll. Av dessa framgår inte vem som är ansvarig för att uppföljning av säkerhetsstyrningen blir gjord men det finns en hänvisning som lyder: "Dokumentationssystem och ansvarig enligt CityF 1, företagsdokumentation." I CityF 1 finns CityF 6, "Befogenheter och arbetsuppgifter". I CityF 6 står under punkt 2.2: "Säkerhetsansvarig skall praktiskt organisera och följa upp internkontrollarbetet enligt CityF."

Vid de möten som ledningsgruppen har varannan vecka, är säkerhetsstyrning en stående punkt. Utöver dessa möten hålls även fyra tvådagarsmöten per år. Detta finns inte omnämnt i CityF 4 men där står allmänt beskrivet att "All personal skall ges möjlighet att aktivt deltaga i säkerhetsarbetet genom arbetsplatsträffar, företagsmöten eller liknande inom varje verksamhetsområde".

Då ett CityF eller CityM ges ut uppges att det även utgår ett "mejl" till de berörda cheferna samt att ledningsgruppen informeras.

För spridning av säkerhetsmeddelanden bland åkande personal finns bland annat ordertavlor för personal som uppehåller sig på Klarabergsviadukten och på verkstaden i Älvsjö. Det finns också en ordertavla för verkstadspersonalen i Älvsjö. Det finns dock ingen redovisad rutin för hur ordertavlor hålls uppdaterade.

I dokumentationssystemet finns en rutin för hur CityF och CityM skall handläggas och distribueras. För CityM finns också en klassindelning i nio olika klasser beroende på vilket område meddelandet rör. Ansvarig funktion inom Citypendeln finns angiven för varje klass.

På en fråga om hur personalen vet att de har rätt dokumentation tillgänglig svarades att det skall ske genom egenkontroll och genom uppföljning. I CityF4.1 (Egenkontroll trafiksäkerhet) finns blanketter för uppföljning av förare, tillsyningsmän, och stationär tjänst. Dessa är mallar för uppföljning av personal i operativ tjänst. Däri finns angivet vilka dokument de skall medföra under tjänst. Hur egenkontrollen skall verkställas finns inte beskrivet.

Under mötet visades en förteckning över spårinnehavare av de spår Citypendeln använder för vändning och / eller uppställning. För sju av dessa är det inte utrett vem som är spårinnehavare.

Rutin som beskriver krav på utbildning, kompetens och varselklädsel för den som arbetar på- eller beträder spåranläggningen i Älvsjö kan inte redovisas.

För verkstadens underhållspersonal finns pärmar med papperskopior av de dokument som styr fordonsunderhållet. Ansvarig finns utsedd för att dessa är uppdaterade. I varje pärm finns också ett försättsblad med anvisning om hur man skall rapportera eventuella avvikelser som man upptäcker på dokument som finns i pärmen.

6.1.1 Verifiering säkerhetsstyrning,

Beskrivningen i föregående stycke innehåller i sig själv en stor del verifieringar som framkommer då säkerhetsordningen och däri ingående föreskrifter studeras ingående.

Sju veckor innan revisionsstarten meddelade Järnvägsinspektionen i brev ett önskemål om att få ta del av de dokument som styr verksamheten inom de områden som revisionen omfattar.

Följande säkerhetsföreskrifter sändes till Järnvägsinspektionen:

CityF 1	Dokumentationssystem vid CityP
CityF 2	Säkerhetsordning
CityF 4	System för egenkontroll
CityF 4.1	Egenkontroll trafiksäkerhet
CityF 5	Hantering av tillbud och olyckor
CityF 6	Befogenheter och arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten
CityF 7	Delegeringsordning

Följande säkerhetsföreskrifter har redovisats senare:

CityF 8	Utbildning och behörighet i trafiksäkerhetstjänst
---------	---

CityF 9.3.1.6 Växlingsinstruktion Älvsjö depå (ej med i CityF 1 eller CityF 2)

Under mötet med ledningsgruppen rådde viss osäkerhet om vilka föreskrifter som styr de olika delar som har trafiksäkerhetspåverkan. Man kunde inte alltid klart och entydigt hänvisa till gällande föreskrift. När felaktigheter i dessa påpekades hände det att föreskrifterna angavs som ogiltiga eller som ofullbordad arbetskopia eller att annat arbetsmaterial var under bearbetning

Säkerhetsstyrningssystemet håller på att revideras. City F (Citypendelns föreskrift och City M (Citypendelns meddelanden) är basen i systemet. Citypendeln har en säkerhetsordning från 2004-03-23. Den är indelad i punkter med rubriker som syftar på kravelementen i Järnvägssäkerhetslagen och i styrande föreskrifter. Dock är den ofullständig och felaktig i vissa delar. Det saknas rutiner, eller hänvisning till dokument, som är viktiga för styrningen av områden som har betydelse för trafiksäkerheten.

Rutiner som inte redovisats:

- BV-FS 2000:1, 7 §, har krav på bestämmelser bl.a. för när säkerhetsbesiktning av fordon och säkerhetsdetaljer skall ske utöver periodiska säkerhetsbesiktningar.
- BV-FS 2000:1, 6, 7 §§, anger krav på funktionskontroll och skriftliga bestämmelser över vad som skall kontrolleras.
- BV-FS 2000:4, 17 §, har krav på verksamhetsutövarens egna bestämmelser.

Avvikande beteckningar på dokument:

- SJF 12.2
- CityF 3.1
- BV-FS 2000:2 (Behandlar ej hälsokraven).

Utgåvenummer och uppgift om vem som ansvarar för uppdatering saknas på dokumenten. Föreskrifter kan vara avsedda enbart för SJ AB eller ha tagits bort från SJ AB.

Kontrollfrågor ställdes till olika personalkategorier om vilka föreskrifter som styrde deras arbete. I flera fall kände de inte till att det finns en styrande föreskrift.

Flera förare, tågvärdar och växlingspersonal samt arbetsledare i Älvsjö kände inte till att det finns en lokal växlingsföreskrift för spåren inom uppställnings- och verkstadsområdet i Älvsjö (CityF 9.3.1.6).

En växlare kände inte till hur man kontrollerar att en föreskrift är giltig.

Trafikchef, arbetsledare och gruppleddare fick kontrollfrågor om vilket styrande dokument som behandlar rutiner för att ta personal ur tjänst eller drogtesta person som varit inblandad i tillbud eller olycka. Ingen av de tillfrågade kunde få fram, eller hänvisa till gällande eller utgången dokument om detta. Varken i pappersutskrift eller via det datorbaserade systemet. En jourhavande arbetsledare kunde, efter en stunds letande, finna en rutin. Han hänvisade till CityM 04/1010, utgivet 2004-04-19, ersätter CityM 04/1006 (Intervjun ägde rum 2004-04-21). Något ”mejl” som informerade om detta CityM kunde inte uppvisas. CityM 04/1010 är klassificerat i klass 1 (= Trafiksäkerhet) av de klasser som finns beskrivna i ”CityF 1, dokumentationssystem vid Citypendeln”.

Fråga om hur länge personal kan vara borta från tjänst utan speciell information eller uppdatering innan återinträde i tjänst samt vad som då behöver uppdateras kan inte besvaras av gruppleddarna.

Kontrollfråga om två låneexemplar av SJF 010, som fanns hos jourhavande arbetsledning, var inrättade kunde inte besvaras (inrättad = kompletterad med senaste utgåva av någon av de ingående delarna).

Fråga om hur blankett S16 hanteras, efter det den använts för ordergivning via telefon, besvarades olika: En förare uppgav att den sänds till Älvsjö, en att den läggs i låda på Cst, en att han slänger eller tar hem blankett S16 efter det att den använts. Ingen av dem kunde uppge om det finns någon föreskrift som reglerar hur den skall hanteras. S16 är en blankett för ordergivning till förare eller tillsyningsman. Ordern kan vara skriftlig eller skrivs ned av förare eller tillsyningsman på diktamen av tågklarare.

En av förarna hade inte varit på arbetsplatsträff under de sex månader han varit anställd.

Han uppger att han är säker på att han får del av meddelanden och information som berör trafiksäkerheten och att det är SJF 010 eller BVF 900 som styr hans verksamhet.

CityF och CityM kommer som personliga exemplar i personalens egna postfack eller till hemadress samt anslås på ordertavlor.

Förarens körorder (dygnsorder) tas ut på skrivare i orderrummet.

Distributionsrutiner för säkerhetsmeddelanden har inte studerats i detalj av revisorerna.

Citypendeln har inte gjort någon systematisk internkontroll av hur säkerhetsstyrningssystemet fungerar. Internkontrollplan för år 2004 är inte upprättad.

Inom trafikavdelningen finns en person som har en dispens. Denne uppfyller inte alla kraven på hälsotillstånd hos den som har arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Fråga om vilka begränsningar detta kan medföra i tjänstgöringen för personen kan inte besvaras av trafikchefen eller arbetsledaren. (I ett senare skede kunde dock den trafiksäkerhetsansvarige finna uppgifterna i ett register).

Två personer som vistades inom spårområdet vid Älvsjödepån tillfrågades om de fått någon information om riskerna med att beträda spår eller spårens närhet. En vakt hade inte fått information men ansåg, trots detta, att det är fullt möjligt och tänkbart att passera ett flertal spår för att undersöka eventuellt rapporterade iakttagelser. Denne gick också ensam regelbundna ronder i området under varierande tider på dygnet. En person från verkstaden hade fått utbildning i ”050”. (Med ”050” avses den numera utgångna föreskriften ”BVF 050 Allmänna el-skyddsföreskrifter för Banverkets fasta högspänningsanläggningar”).

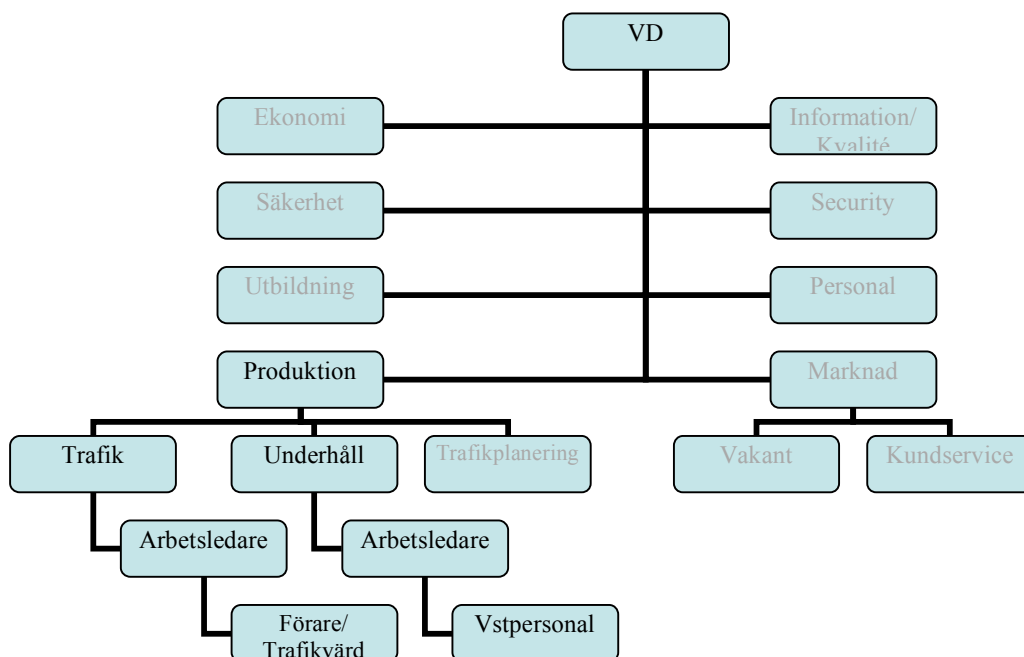
Under revisionen observerades även annan person som vistades i spåret utan varselkläder.

Förare uppger att det ibland, vid mörker, snö eller dimma/regn, kan kännas otryggt i spårmiljö då de inte har tillgång till varselväst utan bara till den ”gröna jacka” som är deras uniform. Härvid avses klargöring på spår där växlingssätt kan komma på intilliggande spår.

Inom verkstadens ledningsgrupp är man medveten om hur dokument upprättas och styrs. Systemet med försättsblad, som finns i pärnarna med underhållsdokumentation och som ger anvisning om hur man skall rapportera avvikelser, är inte känt bland personalen.

6.1.2 Analys säkerhetsstyrning,

Av formuleringen i *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*, framgår att verksamhetsutövarens verkställande ledning skall ha system för säkerhetsstyrning av verksamheten om den omfattar mer än en verksamhetsnivå. Eftersom förare, trafikvärd eller verkstadspersonal befinner sig fyra nivåer under VD är det av yttersta vikt att Citypendeln har ett korrekt och fungerande säkerhetsstyrningssystem.



Vidare finns krav på att den som bedriver verksamhet inom branschen skall ha en säkerhetsordning, *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning*.

Föreskriften anger även krav på vad säkerhetsordningen skall omfatta. Säkerhetsordningen är en viktig del av säkerhetsstyrningen och skall innehålla- eller utgöra en förteckning över de säkerhetsbestämmelser som styr verksamheten. Den skall innehålla säkerhetsbestämmelser om trafik, personal, fordon, olycks- och tillbudshantering samt internkontroll. Den utgör därmed en av förutsättningarna för att den som arbetar i verksamheten lätt skall kunna finna de styrande dokumenten och skaffa sig upplysningar om vad som gäller. Den är också en förutsättning för att den som är ytterst ansvarig för verksamheten skall kunna styra den och ha kontroll över de risker som den medför.

Citypendeln har ett system för säkerhetsstyrning. Säkerhetsordning finns men den är ofullständig och behöver kompletteras på fyra av de ingående elementen.

Då utgåvenummer och uppgift om vem som ansvarar för uppdatering av extern föreskrift saknas och föreskrift kan vara avsedd enbart för SJ AB eller till och med ha tagits bort från SJ AB är det svårt att veta vilken utgåva som gäller. Därvid kan Citypendelns personal och eventuella underentreprenörer riskera att tillämpa fel föreskrifter. Vidare finns risk för att inte få kännedom om eventuella fel i föreskrift eller förändringar som har införts och som kan ha en teknisk bakgrund som innebär fara för trafiksäkerheten.

Vid den revision som gjordes strax efter trafikstarten i januari 2000 påpekades bland annat brister i dokumentation och kännedom om innehåll i trafiksäkerhetsföreskrifter samt att mål för trafiksäkerhetsarbetet saknade delmål.

Fyra år har förflutit sedan dess. Resurser har tillförts i form av nyanställd ledningspersonal med branscherfarenhet. Trots detta visar resultaten från intervjuer och verifieringar att Citypendeln inte har lyckats upprätta ett komplett och lätt

användbart system för sin säkerhetsstyrning. Det system som ändå finns innehåller ett flertal felaktigheter och är otydligt i vissa delar.

Verifieringarna visar tydligt att operativ personal inte har vana att söka bland de dokument som är avsedda att styra deras verksamhet. Detta visar att systemet inte är så väl kommunicerat att det kan anses vara en fungerande styrning för denna personalkategori.

En bidragande orsak till ovanstående kan vara att den mängd hänvisningar som finns till andra regelverk och separata dokument kan göra det svårt att överblicka säkerhetsordningen. Den framstår då som otydlig och det kan bli svårt att förstå de olika bestämmelsernas bakgrund och vad de verkligen innebär.

De genomförda mötena har inrymt stora delar av förtydliganden av vad ett säkerhetsstyrningssystem är. Revisorerna har nödgats ge exempel på hur dess ingående element kan utformas och tjäna som stöd i verksamheten. Därmed finns tydliga indikationer på att nödvändigheten av ett system för säkerhetsstyrning inte är implementerat inom ledningen.

Bristerna i säkerhetsordningen och osäkerheten i att hänvisa till styrande rutiner visar att säkerhetsstyrningssystemet inte heller är ett levande verktyg för övrig personal i det dagliga arbetet.

Två viktiga effekter av systemet för styrning av trafiksäkerheten går därmed förlorade:

1. Grundtanken - att det skall motverka att trafikfarliga situationer uppstår genom att personalen har bra förutsättningar för ett trafiksäkert arbetssätt.
2. Att det ger företagets ledning möjlighet att följa verkan av trafiksäkerhetsarbetet.

Revisorerna anser att Citypendeln, trots lång praktisk erfarenhet av sin verksamhet och tillgång till kompetent personal, ändå har brister i sitt system för säkerhetsstyrning samt i attityden till att de ingående delarna är en förutsättning för en hög trafiksäkerhet. Vidare är det en av förutsättningarna för att kunna ha en effektiv internkontroll.

Att det fortfarande, efter fyra år, inte är helt utrett vem som äger vissa av de spår som Citypendeln använder måste anses som otillfredsställande. Om man inte vet vem som ansvarar för anläggningen och därmed inte heller vet vem som skall kontaktas vid problem, kan trafikfarliga situationer uppkomma vid exempelvis lövhalka och siktnedsättande växtlighet eller om spårens underhåll blir eftersatt. Det måste även säkerställas vilken trafiksäkerhetsinstruktion som gäller för spåret.

Då en person med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten har dispens för uppfyllande av hälsokraven är det viktigt att arbetsledningen har tillgång till detaljuppgifter om eventuella begränsningar av arbetsuppgifter. Det kan medföra risker om begränsningen exempelvis avser att tolka färgade signaler.

Att det inte finns regler för när säkerhetsbesiktning av fordon skall ske kan leda till att fordon med säkerhetsfarliga skador kommer ut i trafik efter att, exempelvis, ha kört på föremål i spår.

Personal får i princip vistas i spår som ägs av BV om de hör till en trafikutövare eller om de har BV: s uppdrag eller tillstånd. Det är ett stort antal personer som dagligen beträder spåranläggningen vid Älvsjödepån. Personal går mellan Älvsjö station och arbetsplatsen. Förare utför klargöring. Vakter kan behöva gå i spåret. Det är viktigt att deras säkerhet tryggas genom att de vet vilka regler som gäller, att de får information om farorna och utbildning för att undvika dem samt att de är väl synliga vid vistelse i spårrområde. Se även Järnvägsinspektionens tillsynsrapport 2002: 3, från Temainspektion, spårbeträdande, statens spåranläggningar. Rapporten är riktad till Banverket men berör även de som bedriver trafik på statens spåranläggning. Från rapportens slutsats kan citeras:

”Det är allmänt accepterat att järnvägspersonal får vistas i spåret utan att använda skyddsväst, lagen medger att trafikutövarna själva får ge tillstånd till någon att vistas i spåret. Det är viktigt att all personal som vistas i spåret har tillräckliga kunskaper om faror och regler samt att man bär godkänd skyddsklädsel.”

Från rapportens förslag till åtgärder kan citeras:

”Banverket bör verka för att all personal som vistas i spåret (även trafikutövarnas personal) alltid har tillräckliga kunskaper om järnvägen och dess faror och, i möjligaste mån, alltid bär godkänd skyddsväst eller motsvarande skyddsklädsel.”

6.2 Mål och policy

Citypendeln har formulerat en policy i CityF 4. Den lyder: ”För all verksamhet gäller att trafiksäkerheten har högsta prioritet i arbetet.” Där finns också ett mål formulerat: ”Verksamheten ska drivas så att skador till följd av denna förebyggs. Inga människor får dödas eller skadas allvarligt och materiel ej skadas för en kostnad som överstiger 1 miljon kronor vid varje skadetillfälle. Citypendeln Sverige AB ska verka för att tågtrafiken ska vara det säkraste transportmedlet.”

Målet är dock inte nedbrutet på något sätt som har anknytning till säkerheten inom den direkta trafikverksamheten. Främsta skälet till detta uppges vara att det saknas underlag i form av statistik över tidigare händelser som kan tjäna som underlag när man sätter upp mål och skall bedöma utvecklingen.

Citypendeln har ett system för att rapportera och registrera ”händelser”.

Från trafikchefen framfördes under mötet åsikten att man ifrågasätter behovet av nedbrutna mål för trafiksäkerheten och motiverar med att den alltid skall tillvaratas och faller under vars och ens personliga ansvar samt de övriga mål som satts upp.

”Rättidighet” är ett mål från SL. Andra mål har också efterlysts från SL. En viss osäkerhet om hur Citypendeln kan påverka SL framkommer under dessa diskussioner.

Citypendelns underhållsavdelning har andra mål som redovisades muntligt under mötet:

- leveranssäkerhet (antal fordonsenheter som kan gå ut i trafik)
- effektivitet (antal översyner per vecka)
- fordonsunderhållets kvalitet (extra kontroll av 10 % av fordon som fått översyn)

- städning
- informationsmöten (alla medarbetare minst fyra gånger per år)
- medarbetarsamtal med samtliga där personliga mål sätts.

På underhållsverkstaden finns det nedbrutna mål som följs.

6.2.1 Verifiering mål och policy

Under revisionen diskuterades den nyligen distribuerade säkerhetsrapporten för år 2003. Rapporten kommer att delges samtliga som har arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten och också läggas ut i personalrum och orderrum. I denna nämns ytterligare ett övergripande säkerhetsmål:

”Övergripande mål

Citypendeln Sverige AB övergripande mål för säkerheten är att det ska vara tryggt och säkert att färdas med våra pendeltåg. Personal och entreprenörer ska ha en trygg och säker arbetsplats. Inga resande eller personal ska dödas eller skadas svårt till följd av verksamheten.”

I en tabell över sammanställning av fordonsolyckor och säkerhetsfel på fordon och anläggning finns det mål uppsatta. Hur dessa tillkommit finns inte redovisat på annat sätt.

I rapporten nämns även att en tillsatt analysgrupp har som uppgift att analysera orsak och föreslå åtgärder mot den stora andelen motorhaverier.

Rapporten anger att antalet skador och olyckor ökat under 2003 jämfört med 2002. Man uppger att för innevarande år märks ingen tendens till förbättring.

Intervjuad förare kände inte till Citypendelns trafiksäkerhetspolicy. Han har hört talas om en ”nollvision”. Han hade inte fått del av säkerhetsrapporten för 2003. Inte heller alla i ledningsgruppen hade tagit del av den nyligen distribuerade rapporten.

I verkstadens ledningsgrupp fanns ingen som kände till policyn. Verkstadschefen kände till något om ”hela, rena och säkra tåg”.

Då intervjun med ledningen bekräftade att trafiksäkerhetsmål och policy inte finns nedbrutna gjordes ingen omfattande verifiering.

6.2.2 Analys mål och policy

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning beskriver att dokumentationen skall redovisa policy och mål i den omfattning som verksamheten kräver. De mål som finns är övergripande vilket gör dem svåra att följa upp. Därmed är det även svårt för den enskilde att se effekten av sin del i säkerhetsarbetet.

Järnvägsstyrelsen anser att Citypendelns verksamhet är av den omfattningen att nedbrutna, tydliga och mätbara mål för trafiksäkerhetsarbetet behövs. Då kan en motsvarande handlingsplan över konkreta säkerhetshöjande åtgärder upprättas. Dessa kan sedan följas upp systematiskt och tjäna som underlag för diskussioner om uppfyllelse och behov av åtgärder vid de möten som behandlar trafiksäkerheten enligt CityF 4: ”All personal skall ges möjlighet att aktivt delta i säkerhetsarbetet genom arbetsplatsträffar, företagsmöten eller liknande inom varje verksamhetsområde.”

Det är förvånande att nedbrutna trafiksäkerhetsmål inte upprättats sedan föregående revision och inte åtgärdats under de fyra år som gått sedan dess. Det anförda skälet för att inte ha nedbrutna trafiksäkerhetsmål, ”det saknas underlag i form av statistik över tidigare händelser”, borde ha åtgärdats under denna tid.

Att det även framförs andra skäl till att inte ha nedbrutna trafiksäkerhetsmål är svårt att förstå då andra mål finns formulerade. Dessa är både mätbara och påverkbara. Dessutom har olyckorna ökat under år 2003 jämfört med 2002 och tendensen är inte bruten fram till revisionstillfället 2004.

Det, från SL, satta målet ”rättidighet” betraktar Järnvägsstyrelsen som ett affärsmål mer än ett mål för trafiksäkerheten. Ett sådant mål kan vara bra för den operativa verksamheten och påverkas i positiv riktning, exempelvis via ett lämpligt fordons- och spårunderhåll samt en väl planerad tidtabell. Det kan dock komma att stå i ett motsatsförhållande till mål som rör ökad trafiksäkerhet.

6.3 Normer

Järnvägsinspektionens handbok för 2003 finns tillgänglig. Citypendeln har även tillgång till motsvarande material på Järnvägsinspektionens/Järnvägsstyrelsens hemsida.

Tillämpbara anvisningar från Arbetsmiljöverket har inventerats och anskaffats.

Citypendeln har en del föreskrifter från SJ (SJF) och från Banverket (BVF) som styr verksamheten. Det finns en utsedd person som bevakar att dessa hålls uppdaterade.

Det saknas dokumenterad rutin för när fordon skall säkerhetssynas efter händelse som exempelvis urspårning. Man kan inte heller redovisa rutiner för hur man, via skadeanslag eller på annat sätt, förhindrar att ett fordon som angetts som olämpligt för trafik ändå kommer ut i trafik. Fordon som tas in på verkstaden i Älvsjö för åtgärd förses med skylt att de inte får tas i trafik.

För fordonsunderhållet tog man över en mängd dokument från SJ. Det saknades vissa underhållsinstruktioner. För underhållet har fordonstekniker sedan gjort om tidigare SJF till Citypendelns interna underhållsanvisningar.

Det finns ingen rutin som beskriver att Citypendeln skall delge anlita underentreprenör de anvisningar och föreskrifter som rör fordonsunderhållet.

Det finns inte heller någon rutin som beskriver hur Citypendeln skall säkerställa att fordon är trafiksäkert då en underentreprenör gjort ingrepp i det för service, underhåll eller reparation.

6.3.1 Verifiering normer

I kap. 6.1 nämns att Citypendeln saknar flera av de kravdelar som skall ingå i en säkerhetsordning.

Relativt nyanställd (återanställd) förare hade fått introduktion av utbildare och då också fått information om vilka föreskrifter som han främst kan komma att få användning av.

Intervjuad förare rapporterar följande:

Om klargöring av fordon som övertas från annan förare:

”Kollar att säkerhetsgreppet fungerar samt att broms går till och från. Frågar föregående förare om allt är ok. Om inte denne är tillgänglig tas kontakt med trafiksamordnaren för bekräftelse.” Allt sker enligt inlärdd rutin. Känner inte till någon dokumenterad rutin som styr förfarandet.

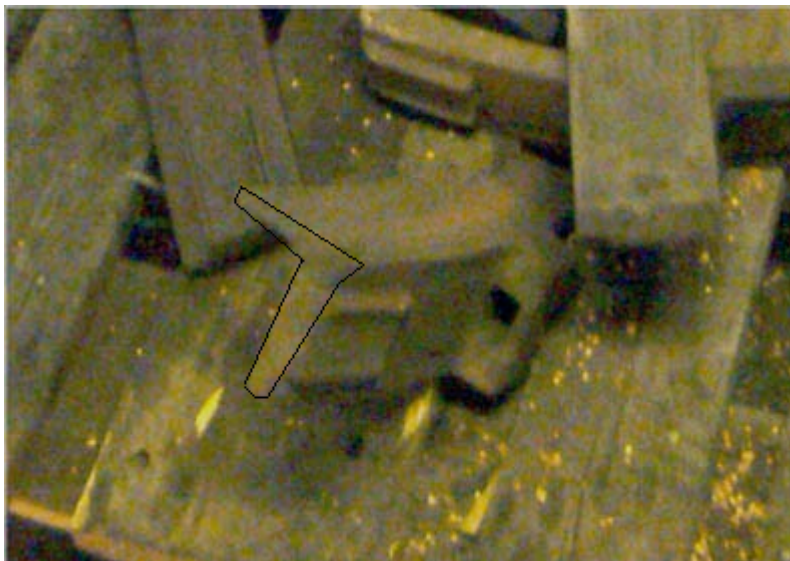
Känner inte till om det finns någon speciell instruktion som berör åtgärder vid uppställning av fordon på uppställningsspår vid olika stationer, inklusive Älvsjö depåområde. Känner dock väl till det praktiska förfarandet vid uppställning av fordon.

Har haft problem i samband med klargöring av fordon någon gång då han sett att bromsskivor varit nedslitna till skallen på de bultar som håller dem. Har då kontaktat verkstadspersonal för beslut om att få köra med fordonet. Hur sådana kontakter skall ske eller vem som får ta dessa beslut och på vilka grunder är inte känt.

Han uppger även att det kan kännas osäkert att arbeta med klargöring av fordon på Älvsjö bangård då tåg kan komma på det spår som går strax intill där han går under klargöringen. Föraren känner inte till om det finns krav på att personalen skall ha varselväst eller annat, utöver sin uniformsjacka, som varselplagg under dessa arbeten.

Vid fråga, på verkstaden, om hur man bedömer tillåtna hjulplattor och krossår på hjulens löpbanor hänvisar en arbetsledare till ett PM från 1998 hur man skall komma att bedöma detta. Detta PM är egentligen ett internt förslag inom SJ, som tidigare skötte pendeltrafiken i Stockholm. Förslaget är inte ett beslut.

I en skrotlåda, på verkstaden, fanns två bromsblock som bar tydliga spår av att ha varit ”utanpåliggande”. Med detta avses att de varit placerade så att en del av den yta som är avsedd att pressas mot hjulbanan vid bromsning hamnat utanför hjulet och verkat på hjulets utsida i stället. Den utanpåliggande delen var ca 40 mm. Normer för hur detta skall bedömas kan inte redovisas. Citypendeln kan inte redovisa dokumenterade prov eller beräkningar som styrker att bromsförmågan inte påverkas negativt eller att andra trafiksäkerhetsrisker föreligger.



Revisorerna observerade även ett stort slitage på de hjulmonterade bromsskivorna. Dessa utgörs av segment som monteras med bultar på hjulens sidor. Vissa hjul har bromsskivor som är så slitna att bultskallarna även börjar slitas. Bromsbeläggen uppvisar givetvis motsvarande mönster. Normer för hur man skall mäta slitaget på skivor och belägg samt för respektive gränsvärden kan inte redovisas.



Vid fråga, på verkstaden, om hur man avgör om ett primärfjädringselement ("chevron") är användbart eller inte, redovisas muntligt en mätmetod men man kan inte finna stöd för metod, mått eller mätutrustning i tillgängliga dokument som styr underhållet.

På verkstaden finns flera pärmar med underhållsanvisningar. Den som har dem kan inte bedöma om de är giltiga eller inte.

Det har inträffat att fordon kommit ut i drift utan att vara driftdugliga, något som kunde ha förhindrats om det funnits normer för ytterligare en barriär såsom fysisk markering med skylt eller i reparationsblock på fordonet. Vid revisorernas genomgång av styrande föreskrifter visade det sig att i växlingsinstruktion för Älvsjö depå finns reglerat att fordon med skylt "rep pågår" inte får sättas i rörelse utan att reparatörspersonalen kontaktats och medgivit rörelsen.

6.3.2 Analys normer

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning innehåller krav på att en säkerhetsordning skall omfatta verksamhetsutövarens egna detaljerade säkerhetsbestämmelser. Om dessa saknas eller är ofullständiga riskeras att den inte förstås och inte heller används då man inte enkelt kan finna de normer som gäller. De normer som saknas i säkerhetsordningen är vitala men relativt enkla att upprätta eller komplettera.

Enligt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon* skall det finnas regler för underhåll som

syftar till att upprätthålla de funktioner som har betydelse för trafiksäkerheten. Reglernas utformning och periodicitet skall bestämmas med ledning av konstruktion och nyttjande.

De normer som ligger till grund för fordonsunderhållet måste då bli föremål för en mycket noggrann genomgång när man skall omforma de gamla SJ-föreskrifterna till Citypendelns egna dokument. I förhållande till SJ-tiden måste hänsyn tas till hur fordonen används i dag, möjligheten att bedöma tillståndet hos komponenter som inte kan inspekteras utan omfattande demontering av fordonet, vilka eventuella skaderisker som kan kräva särskild uppmärksamhet på grund av fordonens höga ålder och långa totala körsträckor m.m. Försummas detta kan fordonsfel uppstå och trafikfarliga situationer inträffa (Se även 6. 4).

Förhållandet med utanpåliggande bromsblock är otillfredsställande ur säkerhetssynpunkt då utanpåliggande bromsblock primärt kan orsaka lokal upphettning som i sin tur kan medföra sprickor i hjulet. Förutom detta kan arrangemanget med blockbromsar, förutom skivbromsar, tjäna till att hålla drivhjulen rena från den ”polering” som hjulbanan utsätts för under drift. Erfarenheten har visat att hjulens friktionsegenskaper påverkas negativt och risken för sprickbildning ökar om denna polering inte motverkas. Sprickbildning i hjulen har förekommit och det har även förekommit att fordon inte kunnat stanna. Om förlängd bromssträcka är en följd av nedsatt bromsförmåga är inte påvisat men inte heller uteslutet.

Att skrivningen i växlingsinstruktionen om att fordon under reparation är markerade med skylt, inte nämndes under intervjuerna belyser ytterligare vikten av att systemet för säkerhetsstyrning måste kommuniceras bättre bland personalen.

6.4 Medel och resurser

Vagnparken består av 94 fordon littera X1, 52 fordon littera X10 och 15 fordon littera X420, sammanlagt 161 fordon. I beställning finns även 55 st nya fordon av typ X60. Det åtgår 140 fordon för att upprätthålla trafiken enligt omloppsplanen.

Fordonen ägs och tillhandahålls av SL AB men underhålls av Citypendeln i egen regi på verkstad i Älvsjö. Vissa arbeten utförs av underentreprenör. För underhåll som utförs av underentreprenör på annan ort utgår Citypendeln från att de har full kompetens för de underhållsarbeten som utförs. Citypendeln har gjort viss kontroll av underhållsentreprenören men inte kontrollerat vilken underhållsdokumentation som denne använder.

Då pendeltrafiken övertogs från SJ fick man inte tillgång till all nödvändig underhållsdokumentation. Underhållsinstruktioner har upprättats av verkstadens fordonstekniker. De finns nu tillgängliga som CityF i form av papperskopior på verkstaden.

Det finns i operativ tjänst 230 förare, 190 tågvärdar, 12 trafiksamordnare, 12 jourhavande arbetsledare och 3 gruppledare. På verkstaden finns ca 100 personer inklusive växlare och administrativ personal. Bemanningen uppges svara mot dagens behov.

All personal, utom de med enbart administrativa arbetsuppgifter samt stationsvärdar, anses ha arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten varför dessa

berörs av Järnvägsinspektionens föreskrifter om kompetens och hälsotillstånd. Register finns över dessa och chefen för produktion är ansvarig för registret.

Säkerhetsansvarig ansvarar för hälsokontrollerna.

Slumpvisa drogtester har utförts på 10 % av all personal förutom de drogtester som görs efter tillbud eller olycka. Trafikchefen delgav revisorerna förhandlingsprotokoll, handlingsprogram mot alkohol- och narkotikamissbruk inom Citypendeln. Dessa är föreskrifter för genomförande av provtagning, behandlings- och rehabiliteringskontrakt samt drogpolicy.

Kontroll av uppgifter om kompetens och hälsa hos inhyrd personal uppges bli utförd via utbildningsavdelningen. Hur detta är reglerat i CityF är inte känt.

Citypendeln har godkända utbildningsplaner där så krävs.

Planerad uppföljning av förare har inte fullföljts.

Det finns inga redovisade krav på att handledare och instruktionsförare skall ha pedagogisk erfarenhet eller dito utbildning.

För att stötta och hjälpa personal som varit inblandad i händelse som kan ha varit påfrestande eller ge traumatiska skador finns ett "kamratstöd" organiserat genom företagets försorg. För att ge den personal som arbetar med frågorna insikt i detta arbete har 12 personer fått utbildning under två dagar. Personalstödet var tidigare organiserat på frivillig väg genom medverkan av fackförbund med vilket Citypendeln har kollektivavtal.

Det finns flera nationaliteter representerade bland personalkategorin förare och tågvärdar varför kunskaper i svenska språket testas vid intervju och i samband med urvalstest innan man antas för utbildning till tågvärd eller förare.

Olycksförsäkring finns via SL.

Citypendeln har en förteckning över de spår som de använder för vändning eller uppställning. För åtta av dessa finns olika uppgifter om ägare.

På verkstaden har Citypendeln ett system i drift för kalibrering av verktyg och mätutrustning.

Citypendeln uppger att det finns tillräckligt med utbildade utredare.

Extern konsult har varit anlitad för att gå igenom verkstadens underhållsdokument och kvalitetsstyrning. Han har även arbetat med utbildning av personalen inom dessa områden.

6.4.1. Verifiering medel och resurser

Verifieringarna består av samtal med förare och möte med den samlade ledningen för verkstaden samt kontrollfrågor till personal vid besök på verkstaden.

Förare är fortbildade under november 2003. Det var en tvådagars utbildning då bland annat bränder och problem med tågvärme berördes bland andra händelser.

De anser att man har erforderlig kompetens för sin arbetsuppgift, personaltätheten är tillfredsställande, fordonen är i acceptabelt skick med viss reservation för de nyanskaffade X420.

Förarna är inte uppföljda i trafiksäkerhetstjänst under året.

Vid något tillfälle har en förare varit osäker på om det varit tillrådligt att trafik-sätta ett fordon då det, vid klargöringen, visat sig att bromsskivorna varit mycket slitna. Reparator har tillkallats från verkstaden via trafiksamordnaren och denne har gett ok till trafik. Rutin för vem som kan godkänna fordonet eller gränsmått för slitaget kan inte uppvisas.

Samma förare rapporterar även att det är stor andel dörrfel på X10-fordonen.

En stor del av mötet med verkstadsledningen ägnades det faktum att revision av X1 slopats. Beslutet att slopa revision har tagits av fordonsägaren SL. Revisorerna ställde frågor om hur detta har bedömts med avseende på risken att vissa detaljer i boggin inte längre blir kontrollerade och åtgärdade med regelbundenhet varvid ingen kunde påminna sig att de hade sett någon riskanalys eller annan bedömning av detta.

Bland sådana detaljer finns ”mjuka delar” = gummidetaljer i bromsutrustningen som påverkas av ålder och miljö. Fråga om hur man säkerställer funktionen hos dessa detaljer besvarades med att ”vi byter när det börjar pysa”, därvid avses prov som görs vid översyn. Efter ifrågasättande om detta kan vara förenligt med ett systematiskt arbete för att bedriva en säker trafik kunde revisorerna spåra en viss uppgivenhet från Citypendeln sida då man svarade att ”vi har inga medel att kunna påverka SL i sådana frågor”.

Verkstadsledningen uppger vidare att Citypendeln inte kan ägna önskvärd tid åt att gå igenom och analysera all befintlig SJ underhållsdokumentation då mycket kraft går åt till att lösa dagens operativa problem.

Vid den muntliga preliminära avrapporteringen av revisionsresultaten informerades revisorerna dock om att kontakter tagits med extern expertis för att erhålla en fackmässig bedömning av eventuella risker med fordonens bromsar.

Vidare diskuterades värdet av att ha en rutin för att fysiskt markera fordon som kan vara trafikfarligt på grund av skada eller annat. Citypendeln har ännu inte infört ett sådant system trots påpekande vid revisionen år 2000. I det databas-baserade fordonsplaneringssystemet markeras de. Då fordon är under arbete på verkstaden markeras de med en skylt ”Arbete pågår”. Det har hänt att fordon blivit tagna i trafik trots att de varit belagda med körförbud efter skador från påkörning av spårspärr.

Det är ovanligt att det saknas fordon för att kunna hålla planerade trafikomlopp. Tåg med kombinationer av X1 och X10 förekommer trots att detta kan medföra vissa problem. Enskilda motorer kan bli överbelastade och otillåtet uppvärmda på grund av olika karaktäristik på motorernas dragkraftskurvor. Om det finns ett samband mellan detta och inträffade motorhaverier är inte analyserat.

Då många underhållsåtgärder innehåller uppgifter om mätvärden har Citypendeln infört ett databasbaserat system för kalibrering av verktyg och instrument. Två verktygsuppsättningar kontrollerades. Det visade sig finnas ett flertal universalinstrument för diverse mätning av elektriska storheter, ett analogt och ett digitalt skjutmått, kontaktpressverktyg och flera mätinstrument som används vid kontroll av fordonens bromsar. Dessa kunde inte identifieras som individer och hade inte synlig dekal som bekräftade att de var kalibrerade och därmed godkända för mätning. Enligt den databasbaserade listan över kalibreringspliktig utrustning

skulle en stor del av denna varit inkallad för kalibrering för länge sedan. Utrustningen var dock inte kalibrerad eller uppmärkt.

Personal som avses använda kalibrerad utrustning kunde inte heller redovisa någon rutin för hur man skall kontrollera, markera eller anmäla ett instrument som skadats eller som man misstänker är felaktigt.

Åtgärd av avvikelser är redovisade i årsrapporten för 2003. Följande åtgärder har vidtagits:

- skriftväxling med BV där man tagit upp problemet med ”spårsporing”
- analysgrupp för att komma till rätta med problemen med motorhaverier
- införande av ”H-kors” för säkring av tillfälligt låsta dörrar
- minskat intervall för hjulaxlar som undersöks pga. växellådshaverier
- kvalitetsuppföljning på verkstaden.

Under möten med ledningspersonal övertygades revisorerna om att resurser tillförts i form av kompetens och kapacitet i och med att produktionsdivisionen utökats med två personer som båda har lång erfarenhet från järnvägstrafikföretag.

6.4.2 Analys medel och resurser

Enligt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* skall en verksamhetsutövare ha de resurser som krävs för att uppnå de operativa säkerhetskraven.

Citypendeln har tillräckliga resurser i form av kompetent operativ personal för fordonens framförande och underhåll för att kunna upprätthålla en tillfredsställande trafiksäkerhet. Viss kombination av X1 och X10 kan vara ett tecken på resursbrist. Kombinationen kan medföra ökad risk för motorhaverier och borde analyseras med avseende på detta och, om så är fallet, undvikas.

Uppgiften att Citypendelns verkstadsledning inte kan ägna önskvärd tid åt att gå igenom och analysera all befintlig SJ underhållsdokumentation är inte tillfredsställande men förståelig då tidigare SJ:s hela teknikavdelning fanns tillgänglig för att hålla underhållsanvisningarna aktuella. De externa kontakter som tagits med expertis inom området är ett gott exempel på initiativ från ledningen till att befästa ett lämpligt fordonsunderhåll.

Enligt Citypendeln har de små möjligheter att påverka fordonsägaren med egna önskemål om underhållsåtgärder som kan främja fordonens status. Detta indikerar att man inte på alla nivåer helt insett förhållandet att Citypendeln har odelat trafikutövaransvar, numera ansvar som järnvägsföretag.

Förhållandet att flera av revisionsanmärkningarna från år 2000 fortfarande inte är åtgärdade (se kapitel 3.2 och 6.1.2!), att flera förare inte är uppföljda samt ovan noterade brister pekar på att det rått uppenbar resursbrist eller olämplig disponering av resurser inom företaget. Genom att det tillkommit erfarenhet och resurser i ledningen finns det stora möjligheter att förbättra och komplettera styrande rutiner för trafiksäkerhetsarbetet samt att utreda och eventuellt åtgärda de risker som kan finnas med att underhållsanvisningar kan vara otillräckliga eller felaktiga.

Förhållandet att man inte har uppmärksammat och reglerat förfarandet hur man säkerställer trafiksäkerheten hos fordon som åtgärdats av underentreprenör är inte tillfredsställande. Ej trafikdugliga fordon kan komma ut i trafik då inga krav på hälsa och kompetens ställts på den som besiktigar åtgärdat fordon hos underentreprenör.

Citypendeln behöver klara ut vem som är spårägare där det finns flera uppgifter. Vikten av att även, till synes, små delar i anläggningen, såsom uppställnings- och vändningsspår, sköts rätt får inte försummas. Det kan vara svårt att bekräfta spårens trafiksäkra tillstånd om man är osäker på vilken ägare som skall kontaktas för åtgärd av felaktigheter eller för att få tillgång till rätt trafiksäkerhetsinstruktion.

I de underhållsinstruktioner som används finns uppgifter om bland annat mått och åtdragningsmoment som är viktiga för fordonens trafiksäkra tillstånd. För att uppfylla detta har Citypendeln bedömt att det behövs kalibrerad mätutrustning för att säkerställa att vissa angivna värden innehålls. Det är därför viktigt att systemet fungerar så att det finns tillgång till rätt utrustning. Skruvförband som lossnar på fordon eller felaktiga värden på inställningar i bromssystemet kan medföra allvarliga konsekvenser.

6.4.3 Fördjupad analys, medel och resurser, avseende bruk av järnvägsfordon

Spårtrafikfordon har en lång livslängd. Man räknar allmänt på en ekonomisk livslängd på 25-30 år men rent praktiskt är fordon i tjänst 40-60 år. Fordonens praktiska livslängd styrs allmänt inte i ålder utan hur underhållet utförs för fordonets tjänst.

Underhåll av spårfordon har traditionellt utförts i form av förebyggande och skadeavhjälpanande åtgärder. Det förebyggande underhållet delas upp i kontrollåtgärder, dagliga tillsyner och översyner. Mer långsiktiga åtgärder sker i form av revisioner där man uppgraderar komponenter och artiklar.

Det dagliga underhållet är i form av syn och enklare kontrollåtgärder. De utförs på mindre ”driftverkstäder” nära trafiken emedan revisionerna är förlagda till speciella ”huvudverkstäder”.

De olika underhållsformerna ligger i underhållsrytmer där fordonens konstruktion och användningsförhållanden styr intervaller och underhållsomfång. Från början fanns revisionsrytmer uppställda för alla fordonstyper som förekom i trafiken och underhållsläget ansågs traditionellt vara gott vare sig det rörde järnvägstrafik eller spårvägs- och tunnelbanetrafik.

I och med att järnvägsfordon har så långa livslängder måste utrustningen ses över och uppgraderas då komponenter slits av drift och ålder. Vid revisioner, som indelas i olika grader, demonteras utrustning på fordonet ner och revideras var för sig på olika verkstadsdelar, efter specialinriktning. Vid en sådan totaldemontering av fordon kommer man åt att åtgärda rost, kablage, rör, skruvförband med mera som man inte kan nå eller besiktiga i den övriga underhållsverksamheten.

Särskilt angeläget har varit att åtgärda de säkerhetspåverkande fordonsdelarna såsom bromssystem och löpverk men även traktionsutrustning och strömvagnar-

utrustning har undergått en ”uppfräschning” vid revisionen. Korgen och de övriga ”komfortdelarna” har på senare tid tillskrivits större vikt att hålla i god standard då underhållet har koncentrerats till de delar som syns och som allmänhet och personal kommer i kontakt med.

Traditionellt har den rullande materielens drifttillgänglighet ansetts följa en ”badkarskurva” varvid menas att ett nytt eller nyreviderat fordon kan ha varit behäftat med ett förhöjt antal fel tills fordonstypens barnsjukdomar eller defekta komponenter har åtgärdats. Efter denna period följer en lång tid då antalet fordonsfel kan förväntas vara lågt för att sedan följas av en stigande feltrend då fordonet blir äldre och utrustningen blir sliten. Det är innan denna tidpunkt man får fundera om det är dags för en förnyelse av fordonsflottan eller om den skall graderas upp.

Som tidigare nämnts har ju spårtrafikfordon lång livslängd. Enskilda, ingående komponenter är i allmänhet i behov av uppgradering långt innan övriga fordonet är ”färdig använt” och därför finns revisionsintervallen inlagda i fordonets livslängd. Revisionerna har varit graderade efter ”förlitningsgrad” då olika utrustning har åtgärdats vid olika revisionstillfällen. Traditionellt har löpverk och traktionsutrustning reviderats efter cirka 1 miljon löpta kilometer för motorvagnar och lok. Bromsutrustning med styrventiler och bromsventiler samt hjulaxellager har haft revisionsintervaller på cirka 10 år, numera uppåt 15 år.

Så gott som all rullande materiel i spårtrafik har följt likartade underhållscyklar. Historiskt har den ekonomiska faktorn i underhållsverksamheten tillmätts mindre betydelse och kraven på tillgänglighet har varit den tyngande faktorn. Med en statlig förvaltning av hela transportkedjan: fordon, järnväg och trafikutövning tillsammans, har inte kostnaderna för det förebyggande fordonsunderhållet ifrågasatts. Avregleringen, har medfört att flera aktörer kommit in på marknaden. De kan ha andra värderingar av kortsiktiga besparingar kontra långsiktiga investeringar i fordonsunderhåll, särskilt när det gäller början och slutet av kortvariga uppdrag

På senare tid har fordonsägare således börjat omvärdera nyttan av genomgripande revisioner i förhållande till kostnaderna. Det har därför ansetts som mer eller mindre onödigt att demontera fordon för att upparbeta komponenter till höga kostnader.

Fler och fler av landets trafikutövare och fordonsägare har övergivit den traditionella filosofin och avskaffat olika delar av underhållssystemen och övergått till annan underhållsform, som ofta innebär avskaffat uppgraderande underhåll.

En av riskerna med att avskaffa det uppgraderande förebyggande underhållet är att man en vacker dag inte kommer dit man ska med sitt fordon. I spårtrafiken ska många fordon samsas med varandra och ofta framföras på samma spår så kraven på driftfunktionen är synnerligen höga i trafiksystemet.

En annan effekt är att det kan komma en punkt som innebär ställningstagande till ett mycket kostnadskrävande ackumulerat behov av åtgärder. I detta läge kan det vara svårt att bedriva planerad trafik med starkt underhållskrävande fordon. Trafiksäkerheten riskerar att bli eftersatt.

Citypendeln har en hög medelålder på sin vagnpark. X1: orna levererades under senare delen av 60-talet och X10: orna kom i trafik i mitten av 80-talet. Fordonsägaren, SL infrastruktur, har avskaffat de tidigare boggirevisionerna och revisionsåtgärderna på bromskomponenter för X1. Enligt uppgift under mötet vill fordonsägaren nu även avskaffa dessa åtgärder på de modernare X10: orna. Analys av konsekvenserna har inte redovisats men ovan nämnda resonemang ger en antydning av framtidsutsikterna.

I säkerhetsrapporten för 2003 har Citypendeln redovisat att man haft sammanlagt 25 fordons haverier under året och att dessa kostat ca 15 000 000 SEK.

Om någon av dessa händelser berott på slopat underhåll framgår inte men någon analys av ett eventuellt samband eller plan för att minska dessa har inte redovisats.

Den nämnda rapporten innehåller en uttalad "nollvision" för olyckor med kostnader över 100 000 SEK. Siffran fem anses dock vara ett godtagbart mål men åtgärdsplan för hur visionen "noll" eller målet "fem" ska kunna uppfyllas finns inte redovisad.

6.5 Ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter

Citypendeln har en organisationsplan vars rubriker på arbetsområden delvis även beskriver arbetsuppgifterna för ledningsgruppens medlemmar.

Befogenheter och arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten är angivna i CityF 6. Den anges även i säkerhetsordningen som styrande dokument för befogenheter och arbetsuppgifter. Där står att VD ansvarar övergripande för all verksamhet inom företaget. Vidare att trafiksäkerhetschefen har som arbetsuppgift att handha frågor om trafiksäkerhet, arbetar med dokumentation enligt CityF 1 och utreder olyckor enligt CityF 5.1. I samarbete med utbildningschefen ska trafiksäkerhetschefen även ansvara för innehållet och genomförandet av trafiksäkerhetsutbildningar.

I CityF 6, under punkten ansvar, betecknas trafiksäkerhetschefen även trafiksäkerhetsansvarig och säkerhetsansvarig.

Chefen för division produktion har verksamhetsansvar i fråga om arbetsmiljö och säkerheten (i dokumenttexten påpekas att detta inkluderar trafiksäkerhet enligt järnvägssäkerhetslagen).

Ansaret för att fordon är trafiksäkra finns inte direkt beskrivet men det finns en formulering i underhållschefens ansvarsbeskrivning: "Underhållschefen ansvarar för att gällande lagstiftning avseende säkerheten för fordonsunderhåll efterlevs." Något delegeringsbeslut som styrker detta har inte uppvisats.

För dennes arbetsuppgifter finns angivet: "Arbetar med uppföljning av underleverantörernas åtaganden genom leverantörskontroll. Underhållschefen skall övergripande leda arbetet med fordonsunderhåll genom planering och uppföljning."

VD har delegerat produktionsansvaret till produktionschefen via en underskriven delegering. Under rubriken "chefsansvar" beskrivs att han har produktionsansvar, arbetsmiljöansvar, personalansvar och ekonomiskt ansvar. Trafiksäkerhetsansvar

finns inte nämnt under denna rubrik. Dock finns, under rubriken ”Arbete som chef för division Produktion”, beskrivet att han har befogenhet och skyldighet att ha verksamhetsansvar i fråga om arbetsmiljö och säkerheten (inkluderar trafiksäkerhet enligt järnvägssäkerhetslagen) inom ansvarsområdet.

Det finns även en underskriven delegering från VD till säkerhetschefen att vara övergripande trafiksäkerhetsansvarig för Citypendeln Sverige AB.

Det finns ytterligare två dokument som behandlar ansvar:

- CityF 7, benämnt ”Delegering”. I detta visar man på fyra olika delegeringsformer: CityF6, organisationsschema, befattningsbeskrivningar och ledningssystem.

- CityF 12.0.001, benämnt ”CityF Funktionsbeskrivning Division Produktion”.

I denna bekräftas:

- att det finns en särskild skriftlig delegering av trafiksäkerhetsarbetsuppgifter från VD till divisionschefen
- att chefen för trafikavdelningen och chefen för underhållsavdelningen ansvarar för trafiksäkerhetsarbetsuppgifter i enlighet med skriftlig delegering från divisionschefen
- att trafiksäkerhetschefen har ett uppdrag att leda och samordna säkerhetsarbetet inom divisionen så att alla berörda enheter har säkerhetsstyrning motsvarande kraven i Järnvägsinspektionens föreskrift BV-FS 1996: 1 och i Citypendelns interna trafiksäkerhetsinstruktioner.

6.5.1 Verifiering ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter

Revisorerna har tagit del av föreskriften, CityF 6 ”Befogenheter och arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten”. Den beskriver trafiksäkerhetsansvaret på både trafiksäkerhetschef och chef för division produktion. Det förekommer två olika beteckningar inom området: ”Trafiksäkerhet” och ”säkerhet” samt tre olika på den som revisorerna förmodar vara samma person:

- Trafiksäkerhetschef
- Trafiksäkerhetsansvarig
- Säkerhetsansvarig.

När ett fordon lämnar verkstaden efter underhållsåtgärd är respektive lagbas ansvarig för dess trafiksäkra tillstånd och detta utövar han på så sätt att varje reparatör som gjort någon åtgärd signerar denna på protokoll/arbetsorder som förs i samband med verkstadsbesöket. Vid enklare tillsyn, där komponenter inte bytts ut, gör lagbasen en slutsyn av utfört arbete innan fordonet kan gå ut och tursättas.

I övrigt gör de som växlar ut fordonen en slutkontroll att de är trafiksäkra före tursättning men förarna klagar för fordonen.

Citypendeln har inte reglerat hur man säkerställer att fordon som åtgärdats utanför den egna verkstaden är i trafiksäkert skick när det tas i trafik.

När fordon kommer in på verkstad förses det med skylt som anger att det inte får gå i trafik.

Citypendeln har inte något annat system för att fysiskt eller funktionsmässigt markera fordon som inte är trafiksäkert.

Under intervjun med ledningsgruppen uppstod fråga om vem som har ansvar för att fordon är trafiksäkra. Två begrepp: ”Konstruktionsansvar” och ”Underhållsansvar” berördes varvid viss osäkerhet konstaterades i fråga om i vilken funktion i organisationen ansvaret fullgörs. Ledningsgruppen kunde inte direkt säga var detta finns beskrivet. Efter en mindre, intern genomgång inom ledningsgruppen enades man om att skrivningen ”Underhållschefen ansvarar för att gällande lagstiftning avseende säkerheten för fordonsunderhåll efterlevs” är vad som gäller (Överensstämmer således med revisorernas tolkning enligt femte stycket under kapitel 6.5.).

6.5.2 Analys ansvarsförhållanden, arbetsuppgifter

Enligt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* skall verksamhetsutövaren definiera och dokumentera arbetsuppgifter, befogenheter samt samarbets- och samrådsförhållanden för de som leder, utför eller kontrollerar arbete som påverkar trafiksäkerheten.

Organisationsplanen visar tydligt att befattningen ”säkerhet” står direkt under VD varför revisorerna tolkar detta som att säkerhetsarbetet kan bedrivas självständigt utan organisatorisk styrning av annan än VD. Med ”säkerhet” tolkas att man avser trafiksäkerhet.

Som framgår av tidigare redogörelse finns det flera dokument som handlar om ansvar och arbetsuppgifter samt att dessa innehåller tre olika titlar då förmodligen en och samma person avses samt att man använder två olika beteckningar, ”säkerhet” och ”trafiksäkerhet” då förmodligen trafiksäkerhet avses. Då det även finns beskrivet i CityF 6 att trafiksäkerhetsansvaret finns hos fler än en person blir det rörigt och följaktligen svårt att se en helhetsbild samt att avgöra var ansvaret ligger för olika arbetsuppgifter som rör trafiksäkerheten.

Osäkerheten att kunna referera till styrande föreskrifter som omnämns i kapitel 6.1.1, är också den en kraftig indikering på att systemet för delegering av arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten måste göras tydligare.

I en organisation av Citypendeln storlek är det mycket viktigt att befogenheter och arbetsuppgifter såväl som samarbets- och samrådsförhållanden är klart definierade. Därmed ökar säkerheten mot att personal tror att ”någon annan” sköter vissa arbetsuppgifter som är viktiga ur trafiksäkerhetssynpunkt, men som kanske inte blir utförda.

Att Citypendeln, som trafikutövare (numera ”Järnvägsföretag”), har det direkta ansvaret för att fordonen underhålls på ett trafiksäkert sätt, är inte tillfredsställande befast inom organisationen (Se även 6.3.1, 6.4.1 och 6.4.2.).

Det är oklart hur fordonsansvaret verkställs i de fall en underentreprenör gjort åtgärder på- eller ingrepp i fordon. Detta finns inte beskrivet. Citypendeln lever därmed inte upp till kraven i (*Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*) då det gäller trafikutövarens skyldighet att även ha säkerhetsstyrning av underentreprenör som trafikutövaren anlitar.

6.6 Olyckor och tillbud

I årsrapporten för 2003 redovisas nyckeltal i form av uppsatta mål för fordonsolyckor och säkerhetsfel på fordon och anläggning. Målen har nåtts för antal säkerhetsfel på anläggningar men är avlägsna för säkerhetsfel på fordon och för fordonsolyckor.

Rapporten är mycket utförlig och visar olika typer av olyckor och tillbud uppdelade kvartalsvis under året. Det är noterbart att Citypendeln har en hög andel kostsamma varmgångar och motorhaverier. 16 fordonshaverier har skett på fordon i trafik och 9 motorhaverier har upptäckts vid tillsyn eller underhåll.

Det rapporteras många varmgångslarm och de flesta har utlösts av kärvande bromspaket.

I säkerhetsrapporten för år 2003 framgår att det införs ett rapporteringssystem inom Citypendeln. År 2003 beslutades att använda SL:s THR rapporteringssystem (THR = Trafik, Händelse, Rapportering). Det håller på att införas och beräknas vara klart i augusti 2004. Där kommer personalens muntliga rapporter att tas emot av trafiksamordnare, jourhavande arbetsledning och verkstadens beredare vilka sen lägger in rapporten i THR. Man kan även rapportera på vanligt sätt vilket är skriftlig rapport på särskild blankett. Styrande föreskrift för avvikelserapportering och definition av avvikelse för rapportering i THR är CityF 4. Den innehåller ingen definition av vad en avvikelse är.

CityF 5.2 utredning av olyckor och tillbud enligt järnvägssäkerhetslagen och lagen om utredning av olyckor är styrande föreskrift (felaktigt angiven till CityF 5.1 i säkerhetsordningen).

Citypendeln har sex stycken olycksutredare som genomgått Järnvägsinspektionens kurs för utredare samt en som deltar i pågående kurs vid revisionstillfället och en som är planerad att delta vid nästa kurstillfälle. Alla utredningar som Järnvägsinspektionen begärt in är genomförda.

För att få ett samlat grepp om orsaker och förslag till åtgärder av den stora mängden motorhaverier tillsattes en analysgrupp i februari 2004. Något samlat resultat av gruppens arbete finns inte presenterat ännu men en åtgärd som redan införts är vakuumtryckimpregnering av motorer som upparbetas i Åmål.

Återföring av tillbuds- och olycksutvecklingen till personalen är avsedd att ske via nämnda rapport och genom att tillbud och olyckor diskuteras på arbetsplatsträffar, ledningsgruppsmöten och vid fortbildning (se även 6.1 och 6.2.2).

6.6.1 Verifiering olyckor och tillbud

Föraren efterlyste information om vad som hänt vid det tillfälle då ett tåg körde på en stoppbock. Relativt nyanställd (återanställd) förare hade fått introduktion av utbildare och då också informerats om olyckor och incidenter som förekommit.

i Kungsängen (2004-03-19).

Under mötet med verkstadspersonalen ställde revisorerna frågor om hur resultat av utredningar och därefter lämnade rekommendationer följs upp och diskuteras mellan Citypendeln och SL. Svaret blev att förändringsarbete kan ske så fort de preliminära utredningsresultaten påvisar ett behov. All förändring måste dokumenteras och bekräftas av SL. Även här framgick en viss uppgivenhet i frågan om vilka möjligheter Citypendeln har att påverka fordonsägaren SL (se 6.4.1!).

6.6.2 Analys olyckor och tillbud

Av *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning* framgår att verksamhetsutövaren skall ha interna regler om utredning av olyckor och tillbud samt rön vid olycka. Detta finns i CityF 5.2. Föreskriften är mycket utförlig och innehåller uppgifter om ansvar, befogenheter, krav på anmälan och rapporter, förhållanden och arbeten på olycksplats, hantering av registreringar, utredningsrutiner, mall till utredningsrapport samt checklistor.

Förhållandet att 16 haverier inträffat under trafik är allvarligt i sig självt men även sekundärt då det leder till ökad exponering för trafiksäkerhetsrisker då undantag från normala rutiner kan behövas vid evakuering och bärgning. Förhållandet med den stora andelen haverier, som även har ökat under 2003, samt många varmgångslarm på grund av kärvande bromspaket, borde ha gett ledningen skäl att tillsätta ytterligare resurser för att bekräfta att fordonsunderhållet utförs med rätt åtgärder och efter rätt intervall. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon*. Se även 6.3.2 och 6.4.1.

Den stora andelen fordons- och motorhaverier aktualiserar åter frågan i kapitel 6.4.2 om Citypendeln har tillgång till de resurser i form av tekniker och fordon som krävs för att uppnå de operativa säkerhetskraven. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*.

Tillgång till ett flertal utbildade utredare inom organisationen är positivt och bör sörja för att utredningar håller hög kvalitet och blir klara inom kort tid så att utredningsresultat och eventuellt avgivna förslag till förbättring kan tillämpas så snart som möjligt.

6.7 Riskanalys

Det finns en allmän beskrivning i CityF 4 att riskanalys skall genomföras vid införande av ny teknik eller oprövade metoder. Dokumenterad rutin för hur riskanalys eller riskbedömning skall göras samt vem som är ansvarig för att bedöma när riskanalys eller riskbedömning skall göras, har inte redovisats.

Några riskanalyser under 2003 har inte gjorts. På grund av ett antal dörrincidenter under 2002 och 2003, där avstängda dörrar gått upp under färd, gjordes en riskbedömning som resulterade i införandet av ett nytt sk H-kors för att säkra dörrarna.

6.7.1 Verifiering riskanalys

Den underhållsdokumentation som Citypendelns fordonstekniker arbetat om från tidigare SJF till interna underhållsanvisningar har inte genomgått någon riskbedömning eller riskanalys som kunde redovisas under revisionen.

Fordon som tidigare är oprövade under svenska förhållanden har använts i trafik i Sverige. Teknik, underhåll, instruktioner och utbildning har inte analyserats med avseende på trafiksäkerhet.

6.7.2 Analys riskanalys

Det som under kapitel 6.3.2, 6.4.1, 6.6.2 och 6.7.1 anförs om fordonsunderhåll och anvisningar för fordonsunderhåll är lösningar av trafiksäkerhetsmässig betydelse som borde ha analyserats med avseende på trafiksäkerhetsrisker innan de införts.

Även eftersläpningen i uppföljning av förare, se 6.4, borde ha bedömts med avseende på trafiksäkerhetsrisker.

Citypendeln har därmed inte följt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*. Detta innebär att man inte fullt ut nyttjat sina möjligheter att kunna begränsa trafiksäkerhetsfarliga risker i ett tidigt skede.

6.8 Intern revision

CityF 4 är det styrande dokument som anges i säkerhetsordningen. Det finns dock två dokument med likalydande text – CityF 4 och CityF 4.1. I dokumentet finns anvisning om att avvikelser skall rapporteras på därtill avsedd blankett ”händelse-rapport”.

Alla händelser rapporteras på rapportblanketten eller muntligt till JAL eller trafiksamordningen som i sin tur skickar en skriftlig rapport till säkerhetsavdelningen. Säkerhetsavdelningen registrerar alla företags rapporter och distribuerar sedan ut dem till respektive avdelning som rapporten gäller.

Dokumentationssystemet saknar dock uppgift om hur en avvikelse definieras.

Ansvarig för internkontrollarbetet finns angivet i CityF 6 ”Befogenheter och arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten”. Det är Citypendelns säkerhetsansvarige. Denne skall ”praktiskt organisera och följa upp internkontrollarbetet”.

Att rätt dokumentation finns hos förare och trafikvärdar skall kontrolleras i samband med uppföljning. I mallarna för uppföljning finns de dokument angivna som skall finnas tillgängliga hos förare, tillsyningsman och vid stationär tjänst.

Uppföljning av åkande personal skall ske efter ett schema men där släpar man efter på grund av resursbrist.

Sedan början av 2004 sker löpande internkontroll av utförda underhållsarbeten. 10 % av åtgärdade fordon skall kontrolleras.

I pärmarna med underhållsanvisningar finns också ett försättsblad med anvisning om hur man skall rapportera eventuella avvikelser som man upptäcker (se även 6.1).

6.8.1 Verifiering intern revision

Ingen intern revision har skett av säkerhetsstyrningen. Plan för revision under 2004 är inte upprättad.

Verkstadspersonal känner inte till den beskrivna rutinen att avvikelserapportera fel i underhållsdokument på det formulär som finns som första blad i pärmarna med underhållsanvisningar på verkstaden.

Vid frågor till förare och tågvärdar vad en avvikelse är blir svaret oftast att det är samma sak som en störning i trafiken. Man räknar således endast rent operativa händelser som en avvikelse. Andra avvikelser, såsom fel i instruktioner och föreskrifter eller fordonsfel betraktas inte som avvikelser. Rapportblanketten för händelse/incident som finns som bilaga till CityF 4 är också tydligt riktad till operativa händelser som rör fordons framförande på spår.

Förare har rapporterat två gånger om nedrivna- eller nedtrampade stängsel på stationsområden men inte fått något svar på rapporterna.

Under revisionsveckan skrev en förare en avvikelserapport som lämnades i därtill avsedd låda på Klarabergsviadukten. Revisionen var vecka 17 och besked om mottagen anmälan eller besked om resultat eller åtgärd har inte lämnats till föraren vid kontroll vecka 28.

6.8.2 Analys intern revision

Enligt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* skall systemrevisioner ske enligt en dokumenterad plan. Styrande dokumentet för internkontroll, CityF 4, innehåller en bra beskrivning över hur uppföljningen skall gå till samt även stödbblanketter för några områden. Uppföljningen avses omfatta informationssystem, fordon, personal (deras utrustning, hjälpmedel och tid) samt företagsledning. Uppföljningen är en del av den interna kontrollen. Resultaten av den bör vara en viktig del i fortbildningens inriktning

Inga revisionsresultat har redovisats och inga revisioner fanns heller inplanerade.

För att öka möjligheten att upptäcka brister i det styrande systemet samt för att kunna studera dess funktion, måste systemrevisioner planeras och utföras. Tillsammans med den beskrivning som finns i CityF 4 har ledningen utmärkt möjligheter till kontroll av verksamheten inom företaget.

Rutin för hur avvikelser skall rapporteras är riktad till användningen av fordon.

Ett fungerande system för all avvikelserapportering *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* är

nödvändigt för att ha en uppfattning om antal avvikelser och vilken risk de inneburit och därmed ha kontroll över riskerna i verksamheten samt är också en bra förutsättning för att kunna ange och mäta trafiksäkerhetsmål (Se även kapitel 6.2 i rapporten).

7 SLUTSATSER

7.1 Allmänt

Resultaten av observationer, intervjuer och från kontrollfrågor hos personal i operativ tjänst, såsom förare och tågvärdar samt deras närmaste arbetsledning, ger intryck av att de har tillfredsställande kompetens inom sina respektive operativa arbetsområden. Den uppnås bland annat genom intern utbildning som baseras på egna, godkända utbildningsplaner samt upprätthålls via en väl fungerande fortbildning med kompetenta lärare. Personalen har vana att följa anvisade rutiner samt en god attityd till trafiksäkerhetsarbete inom de förutsättningar de givits. I dessa förutsättningar har dock inte ledningen betonat vikten av att upprätthålla ett levande och engagerat system för säkerhetsstyrning. Ett system där alla medarbetare skall känna delaktighet och kunna ta reda på förutsättningarna för ett trafiksäkert arbetssätt.

För fordonsunderhållet gäller även där att operativ personal och närmaste arbetsledning uppvisar tillfredsställande kompetens för att utföra det dagliga underhållet. Citypendelns fordonstekniker har sammanställt funktionellt underlag i form av underhållsinstruktioner. Det finns dock förbättringsmöjligheter hos Citypendelns ledning i att öka sina insatser för att få instruktionerna tillämpade. De måste även analysera nu gällande underhållsinstruktioner och bedöma eventuell behov av kompletterande underhållsinstruktioner för den av ålder svårt tyngda fordonsflottan.

Den operativa personalens förutsättningar för ett gott trafiksäkerhetsarbete kan också ökas ytterligare. Citypendeln kan nyttja de förbättringsmöjligheter som finns i att se över sin säkerhetsordning och däri ingående rutiner samt att få den spridd och känd så att personalen blir medveten om att den är ett verktyg där de kan hitta information om alla väsentliga aktiviteter av betydelse för trafiksäkerheten.

7.1.1 Säkerhetsstyrning

Citypendelns ledning har inte, fullt ut, gett medarbetarna ett säkerhetsstyrningssystem på rätt nivå för att styra säkerhetsarbetet och hålla det levande inom företaget. Medarbetarna har då sämre möjligheter att ha kontroll över riskerna i arbetet samt förlorar insikten att säkerhetsstyrningen och de styrande dokumenten utgör basen för deras arbete. Ledningen förlorar möjligheten att följa upp och bekräfta att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett verkningsfullt sätt.

Citypendelns ledning måste avsätta resurser för att förbättra systemet för styrning av trafiksäkerheten. Vidare har den en viktig pedagogisk uppgift i att övertyga sina medarbetare på alla nivåer, vikten av att ett säkerhetsstyrningssystem finns, är korrekt, underhålls, sprids, tillämpas och följs upp.

Att intern revision av den säkerhetsstyrning som ändock funnits inte planerats eller utförts inom de fyra första verksamhetsåren är otillfredsställande mot bakgrund av Citypendelns roll som en betydande länk i storstadens transportsystem samt mot att tillbud och olyckor inte visat en neråtgående trend under 2003.

7.1.2 Mål och policy

Mål för trafiksäkerhetsarbetet saknas på de nivåer som mäts. Resultatet av samlade och enskilda insatser kan därför inte bedömas.

Mål för ”rättidighet” får inte överskugga trafiksäkerhetsmål.

7.1.3 Normer

Normer som skall ingå i säkerhetsordningen saknas i viss utsträckning. Citypendelns egna normer och instruktioner för fordonsunderhåll såväl som tidigare underhållsinstruktioner (SJF) kräver en ingående analys i fråga om tillämplighet och relevans i förhållande till teknisk utveckling och aktuella driftförhållanden.

7.1.4 Medel och resurser

Nedanstående punkter visar att det har rått en uppenbar resursbrist eller olämplig disponering av resurser inom Citypendeln:

- Tidigare revisionsanmärkningar kvarstår.
- Kalibreringssystemet för verktyg och mätinstrument fungerar inte.
- Ägoförhållanden för samtliga spår som används är inte klarlagda.
- Resurser och statistik för jämförelse saknas för att göra systematisk kontroll av säkerhetsstyrningen.
- Ej klarlagt om dagens underhållsrutiner är tillämpliga för de fordon som används.

Komplettering av ledningsgruppen och kontakter med extern expertis är dock ett bra tecken på tillkomna resurser.

7.1.5 Ansvarsförhållanden

Ett antal delegeringar och beskrivningar av arbetsuppgifter och ansvar finns men de är ofullständiga och innehåller motsägelser. De som leder, utför eller kontrollerar arbete som har betydelse för trafiksäkerheten får därmed sämre förutsättningar att förstå och acceptera sitt ansvar då det inte finns dokumenterat och bekantgjort.

Särskilt betonas att de av Citypendelns medarbetare som leder arbete med trafik och fordonsunderhåll måste vara väl medvetna om att det är Citypendeln, som är trafikutövare (numera ”Järnvägsföretag”). Citypendeln har därmed det direkta ansvaret för att fordonen underhålls på ett trafiksäkert sätt. Detta innebär även att det måste finnas rutiner för styrning och kontroll av underentreprenör som gör ingrepp i fordon.

7.1.6 Olyckor och tillbud

Den utförliga styrande föreskriften och satsningen på att utbilda ett stort antal utredare vittnar om att Citypendeln har högt ställda anspråk på att utreda och klarlägga inträffade händelser.

Nyckeltal för fordonsolyckor och säkerhetsfel på fordon är emellertid överskridna med tre till fem gånger och har en stigande trend. Det finns således synnerliga skäl att ytterligare beakta och analysera eventuella samband mellan fordonsunderhåll, underhållsanvisningar och fordons haverier samt motorhaverier. Att nedbringa antalet haverier är en säkerhetshöjande åtgärd för primär och sekundär riskexponering.

7.1.7 Riskanalys

Riskanalyser har inte utförts trots att det finns flera områden där oprövade lösningar kan medföra trafiksäkerhetsrisker.

7.1.8 Intern revision

Trots att det finns styrande dokument som på ett tydligt sätt beskriver hur revisioner skall gå till samt vem som är ansvarig har ingen revision utförts. Företaget förlorar förutsättningen att kontrollera effekten av sin säkerhetsstyrning. Säkerhetsstyrningen kan därmed även förlora den avsedda effekten att kontrollera de risker som verksamheten medför.

8 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

För att öka förutsättningarna för ett framgångsrikt säkerhetsarbete och ha kontroll över de risker som är förenade med verksamheten, måste Citypendelns ledning inse och betona vikten av en aktiv säkerhetsstyrning. Därför bör resurser avsättas för att komplettera eller tillföra viktiga element i säkerhetsstyrningen samt för att påverka ledningens attityd till säkerhetsstyrningssystem och systematisk uppföljning av säkerhetsstyrningens verkan.

Följande förslag till förbättring lämnas:

- Komplettera säkerhetsordningen, bekantgör systemet för styrning av trafiksäkerheten samt upprätta plan för- och genomför internkontroll. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning, Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Upprätta nedbrutna, mätbara och påverkbara mål för trafiksäkerhetsarbetet. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Komplettera eller upprätta de normer som behövs för att säkerhetsordningen skall svara mot kraven i *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning*
- Bedöm om normer och anvisningar för fordonsunderhåll behöver kompletteras eller upprättas. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1 om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon*
- Avdela resurser för att motverka brister inom kalibreringssystem, uppgift om spårinnehav och internkontroll. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Se över delegeringar och beskrivningar av arbetsuppgifter och ansvar så att de blir korrekta och lättolkade. Upprätta rutin för styrning och kontroll av underentreprenör som anlitas för fordonsunderhåll. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Intensifiera arbetet med att utreda och förebygga haverier. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon)*
- Skapa regler som beskriver när riskanalys skall företas och var i organisationen ansvaret för detta ligger. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Utvidga systemet för avvikelserapportering så att det omfattar hela verksamheten. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*
- Planera och genomför revisioner. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.*



Järnvägsstyrelsen