



Järnvägsstyrelsen

Tillsynsrapport 2006:1

Revision av TGOJ trafik AB



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	3
2	SUMMARY	5
3	BAKGRUND	7
3.1	Beslut om revision	7
3.2	Deltagare från Järnvägsstyrelsen	7
3.3	Syfte	7
3.4	Tidigare tillsyner	7
3.5	Olyckor de senaste fem åren	8
3.6	Tillstånd för verksamheten	8
3.7	Företaget	8
3.8	Om Järnvägsstyrelsen	10
4	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR	11
4.1	Avgränsningar	11
5	GENOMFÖRANDET	12
6	RESULTAT AV INTERVJUER OCH VERIFIERINGAR SAMT REVISORERNAS ANALYS	13
6.1	Säkerhetsstyrning, redogörelse av VD och säkerhetschef	13
6.2	Policy och mål	18
6.3	Normer	20
6.4	Medel och resurser	21
6.5	Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter	24
6.6	Olyckor och tillbud	25
6.7	Riskanalys	26
6.8	Intern revision	27
7	SLUTSATSER	29
8	ÅTGÄRDER	31

Revision av TGOJ trafik AB

Rapport från Järnvägsstyrelsens granskning.
Färdigställd i februari 2006.

1 SAMMANFATTNING

TGOJ är verksamt som järnvägstrafikföretag sedan 1856. Förutom egen trafikverksamhet bedrivs även verkstadsrörelse. Eskilstuna är huvudort. Affärsidén är att bedriva kundanpassade godstransporter med systemtågs- och matarbanetrafik med hög kvalitet. Ca 100 tåg körs per vecka. Omsättningen för år 2004 var 210 miljoner SEK med 169 personer anställda. De har 28 ellok och 20 diesellok varav 10 är växellok samt 850 vagnar. På verkstäderna görs huvudsakligen arbeten åt TGOJ.

Revisionen genomfördes av Rune Holst, Ulrik Bergman och Martin Fridleifer i mars 2005.

Syftet var att se om TGOJ har ett fungerande system för säkerhetsstyrning samt hur man lyckats omsätta *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* i sin verksamhet. Hur järnvägslagen (2004:519) och egna föreskrifter efterlevs har också kontrollerats.

TGOJ har haft brister i styrning av trafiksäkerheten och tidigare tillsyner har gett indikationer om att säkerhetsorganisationen inte haft de resurser som krävts i förhållande till trafikens omfattning.

TGOJ har dock, med den grunduppsättning av föreskrifter som levat kvar från SJ-tiden och stor erfarenhet av järnvägstrafik, klarat sin operativa trafiksäkerhet relativt bra. Detta arbetssätt är kortsiktigt och kan leda till att bristerna i trafiksäkerhetsstyrningen ökar varvid även olycksriskerna ökar.

Revisionen visar att TGOJ lagt ner ett omfattande arbete på att analysera verksamheten och att detta lett till att ett omfattande arbete även lagts ned på att rätta till de brister som upptäckts. Resultatet har blivit att hela systemet för trafiksäkerhetsstyrningen omarbetats och kompletterats.

Operativ personal samt arbetsledare och utbildare visar god kompetens inom sina fackområden. Den säkerställs genom grundutbildning och en fungerande repetitionsutbildning. Tillgång till personal, utbildare och utbildningsplaner har varit god.

Detaljerna i säkerhetsstyrningen täcker stora delar av verksamheten men har ännu inte nått ut till personalen. Intervjuad personal på samtliga nivåer är ovana vid att använda säkerhetsstyrningssystemet som bas i sin dagliga verksamhet. De är dock införstådda med att detta arbete pågår och att det är av vikt för att de skall ha bästa möjliga förutsättningar för ett säkert arbetssätt och kunna ha kontroll på de risker som är förenade med verksamheten.

För att svara mot de krav som finns på verksamheten som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, skall TGOJ åtgärda följande brister:

Säkerhetsstyrning:

- Implementera säkerhetsstyrningssystemet inom hela organisationen.

- Revidera säkerhetsstyrningen på vagnverkstaden för att se hur styrsystemet skall anpassas för att bättre täcka denna verksamhet.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Policy och mål:

- Ange tydliga krav på mål som är nedbrytbara och anpassade till undernivåer samt upprätta plan för att nå målen.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Normer:

- Upprätta och komplettera säkerhetsordningen med TGOJ:s egna detaljerade bestämmelser för säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

Ansvarsförhållanden:

- Se över behov att delegera arbetsuppgifter vidare till övriga arbetsledare från nivån direkt under VD samt verkstadschefens arbetsuppgifter om att svara för underhåll av spår.
- Beskriv rutin för hur fordon slutbesiktigas eller kontrolleras med avseende på trafiksäkerhet efter det att ingrepp gjorts på säkerhetsmässigt viktig utrustning.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Riskanalys:

- Upprätta rutin som beskriver hur riskanalys skall initieras, utföras och bedömas.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Intern revision:

- Se över rutin och planer för revision av de säkerhetspåverkande processerna.
- För ökad tydlighet, att det ytterst är ledningen som har ansvaret för trafiksäkerheten, borde därför tillfogas att det egentligen är VD som initierar och styr företagets internkontroll.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

2 SUMMARY

TGOJ has been operating as a railway company since 1856. In addition to its own traffic operations, TGOJ runs workshops. The company is based in Eskilstuna. TGOJ's business idea is to operate high-quality customised goods transport services with system trains and feeder line traffic. About 100 trains are operated weekly. Sales for 2004 were SEK 210 million, and the company had 169 employees. TGOJ has 28 electric locomotives and 20 diesels, ten of which are shunting locos, as well as 850 wagons. The workshops work mainly for TGOJ.

The audit was carried out by Rune Holst, Ulrik Bergman and Martin Fridleifer in March 2005.

The purpose of the audit was to establish whether TGOJ has a functioning system for safety management and to what extent the company has succeeded in implementing *The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BV-FS 1996:1)* in its operations. The audit also checked compliance with the Railway Act (2004:519) and the company's own regulations.

TGOJ has suffered from shortcomings in control of traffic safety and previous inspections have indicated that the safety organisation has not had the required resources in relation to the amount of traffic.

However, with the basic set of regulations that has survived from the SJ era, and with its extensive experience of railway operations, TGOJ has managed its operational safety relatively well. This way of working is short-term, and may result in an increase in the shortcomings in traffic safety management, leading to an increased risk of accidents.

The audit shows that TGOJ has put a great deal of effort into analysing its operations and as a consequence much work has gone into correcting the shortcomings found. The result is that the entire traffic safety management system has been revised and upgraded.

Operational personnel, supervisors and trainers show good competence in their specialist areas. This is ensured by basic training and functioning refresher courses. Access to personnel, trainers and training plans was good.

The details of the safety management cover large parts of the operation, but have not yet reached the personnel. Interviewed personnel on all levels are unaccustomed to using the safety management system as a basis in their daily work. However, they agree that this work should go on and that it is important if they are to have the best possible conditions for safe working and to be able to control the risks associated with TGOJ's operations.

In order to satisfy the requirements that apply to the running of a railway company and infrastructure administrator, TGOJ must correct the following shortcomings:

Safety management:

- Implement the safety management system throughout the organisation.
- Audit the safety management at the wagon workshop to see how the system must be adapted to cover this operation better.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BV-FS 1996:1).

Policy and goals:

- State clear requirements for goals that can be broken down and applied to lower levels, and draw up a plan for achieving those goals.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BV-FS 1996:1).

Standards:

- Set up and upgrade the safety system with TGOJ's own detailed regulations for safety inspection, function checking and maintenance of vehicles.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on safety arrangements (BV-FS 2000:2).

The Swedish Railway Inspectorate's rules on the inspection, function checking and maintenance of vehicles (BV-FS 2000:1).

Responsibility relationships:

- Review delegated duties to other supervisors from the level directly below managing director, as well as the workshop manager's duties as regards responsibility for track maintenance.
- Describe a routine for the final inspection or checking of vehicles in terms of traffic safety after work has been done on equipment that is important for safety.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BVFS 1996:1).

Risk analysis:

- Set up a routine that describes how to initiate, conduct and assess a risk analysis.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BVFS 1996:1).

Internal audit:

- Review routine and plans for auditing the processes that affect safety.
- To clarify further that it is ultimately the management that bears responsibility for traffic safety, it should therefore be added that it is the managing director who initiates and directs the internal control of the company.

The Swedish Railway Inspectorate's rules on internal control by safety management (BV-FS 1996:1).

3 BAKGRUND

3.1 Beslut om revision

Revisionen finns med i Järnvägsstyrelsens plan för revision av större verksamhetsutövare. Enligt denna plan görs en revision vart fjärde år.

3.2 Deltagare från Järnvägsstyrelsen

Revisionen genomfördes av Rune Holst (revisionsledare), Ulrik Bergman och Martin Fridleifer (revisorer) i mars 2005. Dick Rydås (revisor) medverkade vid verifiering i Jordbro i juni 2005.

3.3 Syfte

Syftet var att undersöka om TGOJ har ett fungerande system för säkerhetsstyrning samt hur man lyckats omsätta *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* i sin verksamhet. Efterlevnad av järnvägslagen (2004:519) och egna föreskrifter med betydelse för trafiksäkerheten har också kontrollerats.

3.4 Tidigare tillsyner

Från år 2000 och till tidpunkten för revisionen har 19 tillsyner gjorts mot TGOJ. Förutom påpekade brister har Järnvägsinspektionens och Järnvägsstyrelsens tillsyner även gett indikationer om att säkerhetsorganisationen inte haft de resurser som krävts i förhållande till trafikens omfattning. Indikationerna bestod av uteblivna svar eller långa svarstider på skrivelser och uteblivna olycksanmälningar.

Exempel på brister är:

- TGOJ saknar egna krav på hälsa och kompetens för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten.
- Brister i verkstadens kalibreringssystem för verktyg och mätinstrument.
- Brister i dokumentstyrning.
- Bristande kännedom om styrande rutiner.
- TGOJ har inte ställt krav på entreprenörer som utför fordonsunderhåll.
- Revisionsplan saknas och interna revisioner görs inte.

Vid revision som Järnvägsinspektionen genomförde under år 2000 gavs följande förslag till åtgärder:

- Säkerhetshandläggarens ställning och befogenheter bör klarläggas och dokumenteras.
- Uppföljning och säkerhetsstyrning bör dokumenteras.
- Dokumentstyrningen bör dokumenteras.

- Rutinerna för styrning av entreprenörer bör klarläggas och dokumenteras.
- Larmrutiner vid olyckor bör ses över.

3.5 Olyckor de senaste fem åren

Nedanstående är ett utdrag ur Järnvägsstyrelsens register över inkomna anmälda händelser. Utdraget innehåller händelser som lett till olycka. Omfattar åren 2000 till och med senaste inrapporterade händelse 2005-04-11.

2005	Urspårning	Södertälje hamn
2005	Urspårning	Jordbro
2005	Arbetsolycka	Hallstahammar
2004	Otillåten rörelse	Stockaryd - Aleholm
2004	Otillåten rörelse	Lörstrand
2004	Otillåten rörelse	Norrköpings central
2004	Påkörning	Långsele
2004	Påkörning urspårning	Malmby
2004	Personolycka	Hedemora
2004	Bristfälligt handhavande	Hofors
2003	Personolycka	Simonstorp – Åby
2003	Urspårning	Eskilstuna central
2002	Urspårning	Oxelösund
2002	Urspårning	Avesta Krylbo
2001	Urspårning	Hofors
2000	Urspårning	Säter
2000	Brand	Västerås central

Närmare analys av olycksutvecklingen, såsom utökad verksamhet och förändrad rapporteringsbenägenhet, har inte ingått i revisionen. Tillbud till olycka har inte rapporterats i motsvarande grad.

3.6 Tillstånd för verksamheten

TGOJ har tillstånd för trafik på Banverkets nät i Sverige samt på Öresundsförbindelsen. De har också egna spåranläggningar i Eskilstuna och Oxelösund.

3.7 Företaget

TGOJ ägs sedan 2001 av Green Cargo AB. Företaget är verksamt som järnvägs- trafikföretag sedan 1856. TGOJ driver egen trafikverksamhet samt verkstadsrörelse med säte i Eskilstuna. Affärsidén är att bedriva kundanpassade godstransporter med systemtågs- och matarbanetrafik med hög kvalitet. De har ett flertal kunder inom Sverige. Företaget kör ca 100 tåg per vecka. Omsättningen för år 2004 var 210 miljoner SEK. De har 169 personer anställda och förfogar över 28 ellok och 20 diesellok varav 10 är växellok. De har 850 vagnar. I Eskilstuna finns driftverkstad, lokverkstad, vagnverkstad och förråd. Verkstäderna utför huvudsakligen arbeten åt TGOJ men anlitas även av andra järnvägsföretag.

Nuvarande VD tillträdde 2003-10-01.

TGOJ Trafik AB organisation

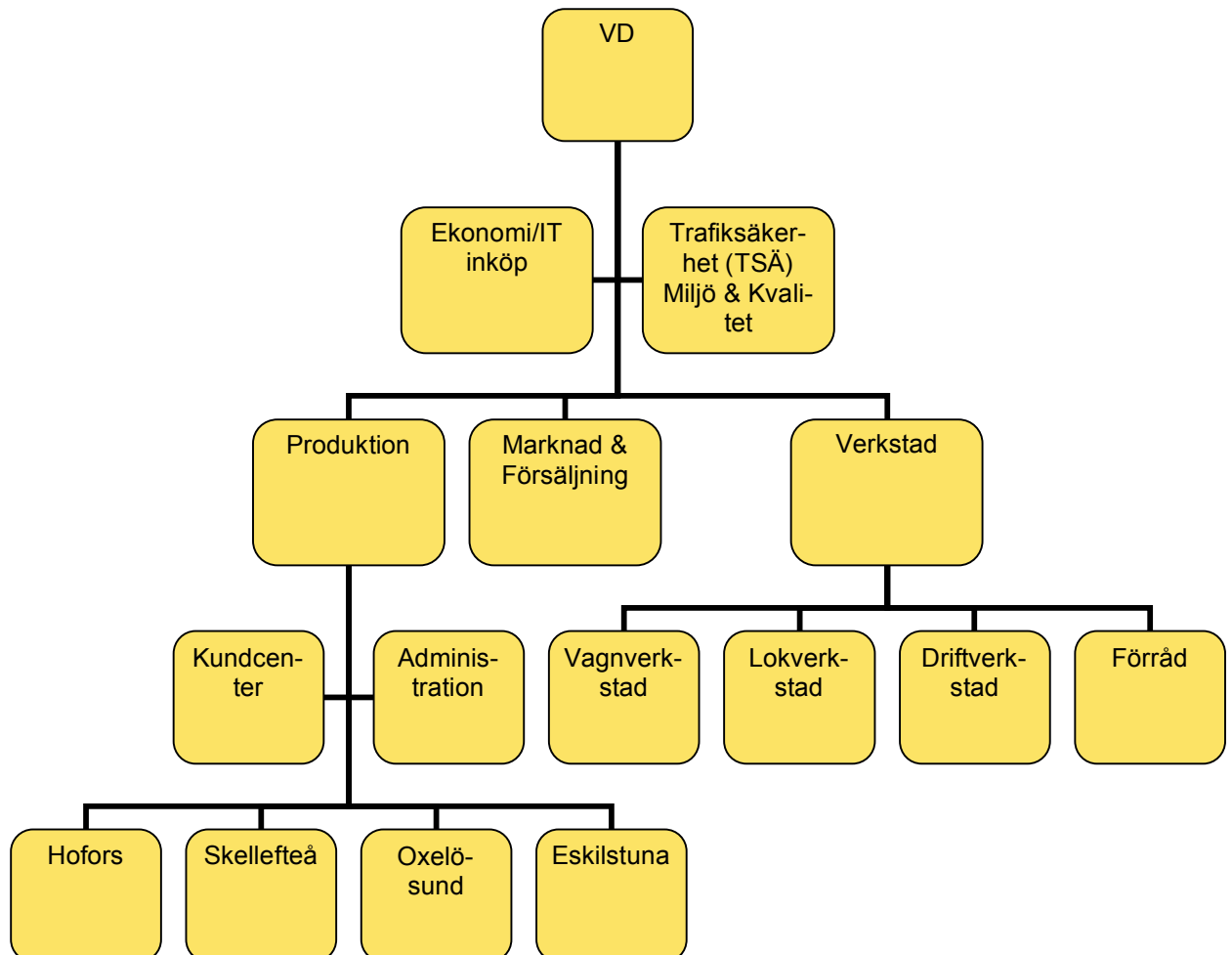


Bild 1. TGOJ, organisation

3.8 Om Järnvägsstyrelsen

Den 1 juli 2004 startade Järnvägsstyrelsen sin verksamhet. Järnvägsstyrelsen är en 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 järnvägssystem, tunnelbanesystem och spårvägssystem.

Järnvägslagen (2004:519) upphävde 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 finns i Järnvägslagen, förordningen och Järnvägsinspektionens föreskrifter.

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

4 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR

Enligt järnvägslagen (2004:519) skall verksamhetsutövaren uppfylla krav på material, organisation, kompetens och utbildning för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten, rutiner för rapportering och utredning av olycka samt ha en säkerhetsordning som omfattar erforderliga säkerhetsbestämmelser. Kraven har förtydligats i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS).

BV-FS 1995:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om trafiksäkerhetsinstruktion.
BV-FS 1996:1	Järnvägsinspektionens föreskrifter om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
BV-FS 1997:2	Järnvägsinspektionens föreskrifter om besiktning och underhåll av spåranläggning.
BV-FS 1997:3	Järnvägsinspektionens föreskrifter om rapportering av olyckor och tillbud.
BV-FS 2000:1	Järnvägsinspektionens föreskrifter om besiktning, kontroll 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.

Av dessa är *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* främsta revisionskriterium. I denna framgår kravet på internkontroll genom säkerhetsstyrning vilket bl.a. innebär att verksamhetsutövaren skall ha dokumenterade rutiner för styrning av den del av verksamheten som har betydelse för trafiksäkerheten. Finns tillämpliga och väl fungerande rutiner kan ett förebyggande säkerhetsarbete fortgå. Brister kan upptäckas i tid och därmed kan risken för olyckor minskas.

Revisionen omfattade företagets alla nivåer men begränsades till verksamheten i Eskilstuna, se punkt 3.7 samt inspektion av operativa enheter i Jordbro. I Eskilstuna gjordes intervjuer med företagsledning, chef för trafiksäkerhet, produktionschef, verkstadschef, arbetsledare på vagnverkstad och förare/växlare. Chef för trafiksäkerhet deltog vid alla intervjuer i Eskilstuna utom de med förare, växlare och vagnverkstadens arbetsledare.

4.1 Avgränsningar

Revisionen har inte omfattat förrådsverksamheten och inte någon av TGOJ:s entreprenörer.

5 GENOMFÖRANDET

Revisionen tidsplanerades med TGOJ varefter revisionskriterier och tillvägagångssätt meddelades i brev i januari 2005. I brevet ombads TGOJ att sända de dokument som är viktiga för styrningen av deras trafiksäkerhet.

Under vecka sju hölls ett förmöte då revisionen detaljplanerades med företagsledningen.

Revisionen genomfördes under vecka 11 i Eskilstuna och verifieringar i Jordbro vecka 23. Den gjordes till övervägande del som intervjuer med respektive befattningshavare och inleddes med att VD, tillsammans med säkerhetschefen, redogjorde för hur företaget arbetar med att styra sin trafiksäkerhet. Därefter följde verifieringar med produktions- och verkstadschef (drift- och lokverkstad) samt med förare. Systematiskt upplagda intervjuer gjordes med avdelade förare men kontrollfrågor ställdes även spontant till andra förare och övrig personal när tillfälle gavs. Under intervjuerna med produktions- och verkstadschef deltog säkerhetsansvarig. På vagnverkstaden gjordes en intervju med arbetsledaren.

TGOJ har förtjänstfullt avdelat tid för de personer som revisorerna funnit anledning att intervjua. Samtliga har visat en positiv attityd samt förstått nödvändigheten av att ha ett system som hjälper till att ha kontroll över de risker som är förknippade med verksamheten som järnvägsföretagare.

6 RESULTAT AV INTERVJUER OCH VERIFIERINGAR SAMT REVISORERNAS ANALYS

6.1 Säkerhetsstyrning, redogörelse av VD och säkerhetschef

TGOJ genomförde, under hösten 2004, ett omfattande arbete med att analysera trafiksäkerheten avseende de tågtrafiktjänster som är företagets huvudnäring. Resultatet av detta var att en översyn av hela organisationen och systemet för styrning av trafiksäkerheten antogs som en viktig aktivitet i verksamhetsplanen för säkerhetshöjande insatser. Ny organisation startade 2004-09-01.

TGOJ har ett system för styrning av sin trafiksäkerhet. Det är ett i grunden nytt system som fortfarande är under etablering. Trafiksäkerhetschefen, som tidigare skötte allt centralt trafiksäkerhetsarbete ensam, har fått förstärkning med tre personer.

Säkerhetsstyrningen har sin bas i ett dokument med beteckningen TTD 0.2, "Dokument och dokumentrutiner" (TTD = TGOJ Trafik AB Dokument). Rutinerna för utgivning och styrning är tydligt beskrivna. Där framgår hur dokument skall betecknas för att vara identifierbara och giltiga. Vidare finns dokumentklasser och kategoritillhörighet. Dokumentklass anger om dokument är permanent eller tillfälligt. VD skall godkänna dokument som är av klass "A", vilka är dokument av permanent karaktär. Det finns även en klass "B" som också är permanent men som används när det krävs en snabb handläggning och efterlevnad. De godkänns av den funktion som ansvarar för verksamheten men med syfte att de skall utges som "A"-dokument när så är möjligt. Dokument klass "C" är för tillfällig information och har begränsad giltighet.

Det sker en behörighetsprövning av den som skall skriva och ge ut dokument. Dokument "remissas" till den som skall godkänna det innan det blir giltigt.

Trafiksäkerhetsarbetet beskrivs i TTD 1.0. Det innehåller även rubriker för policy, syfte, mål och aktiviteter.

Säkerhetsordningen heter TTD 1.0.1 och skall innehålla de dokument som är viktiga för säkerhetsstyrningen.

TGOJ använder ett datorbaserat dokumentstyrningssystem, ATIVA. Man arbetar för närvarande med att mata in dokument i systemet. Gällande utgåva av ett dokument ligger således i ATIVA och dokument som används i pappersform skall alltid uppdateras mot ATIVA. Det finns personer utsedda som ansvarar för uppdatering av pärmar som innehåller säkerhetsdokument. I ATIVA finns möjlighet att "flagga" för nyheter och förändringar. För närvarande återstår att lösa vem som skall ha tillgång till datorer. All dokumentation ges ut som papperskopia tillsvidare.

TGOJ skall ha prenumeration på externa dokument som berör deras verksamhet. Denna hantering sköts av respektive funktion.

Rutin för linjeböcker, inklusive inrättning (uppdatering), finns. Utdelningsplaner finns.

Den som ger ut ett dokument är ansvarig för att det ges ut till berörda personer och funktioner. Berörd chef är ansvarig för att säkerhetsordningen är aktuell och uppdaterad inom eget verksamhetsområde.

Information mellan ledning och operativ personal utbyts via arbetsplatsträffar som hålls var sjätte vecka. Där deltar, förutom övrig personal, den lokala ledningen, produktionschef och trafiksäkerhetschef. VD deltar någon gång per år. Arbetsplatsträffarna är frivilliga och ca 70 % av personalen deltar. Samverkansavtal mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisation säger att viktiga frågor skall tas upp på arbetsplatsträffar. Det finns ingen nedskriven rutin men det är naturligt att trafiksäkerhetsansvarig är med på arbetsplatsträffar för att dryfta trafiksäkerhetsfrågor. Fast dagordning saknas. På arbetsplatsträffarna anses allt komma fram, både det som är bra och det som är dåligt i verksamheten.

På grund av förändringar inom marknadsområdet är varaktigheten av viss del av betydande åtaganden osäker för närvarande. Därför ligger man lågt med att anställa personal.

Olyckor och tillbud registreras och sammanställs i ett särskilt dokument. Där noteras händelse och åtgärd. Dokumentet är även ett viktigt underlag för inriktningen vid fortbildningen.

Trafiksäkerheten mäts i relationen antal olyckor och tillbud i förhållande till körda tågkilometer. För växling mäts antalet olyckor och tillbud i förhållande till hur många vagnar som hanterats i växling. Hur trafiksäkerheten utvecklas rapporteras som en permanent punkt vid varje enhetsmöte.

Arbete pågår med att sätta en ”prislapp” på varje händelse.

Ordertavla finns i orderrum.

6.1.1 Säkerhetsstyrning, verifiering

Säkerhetsordningen saknar TGOJ:s egna regler för kompetens- och utbildningskrav för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten, annan än direkt operativ personal såsom förare och växlare. Exempel är den som utför eller besiktigar fordon efter ingrepp/åtgärder. Det finns egna rutiner för hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten. Vilka som omfattas av sådana arbetsuppgifter finns dock inte beskrivet.

Övriga styrande dokument synes mycket väl anpassade för verksamheten och består ibland av en del avsedd för chefer och administrativ personal samt en del med anvisning till förare. Exempel är styrande dokument om: linjekännedom, förarbyte samt handhavande av felaktig ATC.

Det är noterbart att det finns ett dokument som innehåller regler för användande av varselklädsel. Huvudinnebörden i detta är att all personal som vistas i spårområdet skall använda varselkläder eller varselväst.

Rutiner för hantering av orderblankett S 16, underrättelse om ändring av signalmedel samt säkerställande av linjeböcker finns men är inte med i säkerhetsordningen.

Spridning och uppdatering av dokument är reglerat och sker av särskilt utsedda personer inom avdelningarna.

De dokument som är aktuella för verksamheterna som förare och växlare samt inom verkstadsrörelsen finns samlade i pärmar på strategiska platser. Dokumenten är uppdaterade. På vagnverkstaden fanns ingen samlad förteckning över styrande dokument.

Inom produktion pågår ett arbete med att etablera ett "transportcenter" i Eskilstuna. Orsaken är att centralisera vissa spridda funktioner till Eskilstuna.

TGOJ har verksamhet vardagar 08:00-17:00 samt en passningsgrupp som tar vid utanför dessa tider.

Vid intervjuer och kontrollfrågor med funktionsansvariga för produktion och verkstad framkommer tydligt att de inte har vana vid att arbeta efter, och att söka uppgifter i ett styrsystem. Ingen av dem anger TGOJ:s säkerhetsordning i första hand, som det som styr deras arbete för att hålla en hög trafiksäkerhet. Frågor om den operativa verksamheten och om detaljer i denna kan dock besvaras utförligt. Båda ger dock i övrigt ett intryck av kunnskap och högt säkerhetsmedvetande inom sina operativa ansvarsområden.

Eftersom chefen för trafiksäkerhet medverkar vid intervjuerna redovisar han sedan de dokument och styrande rutiner som gäller för respektive kontrollfråga. Han deltar även i det operativa arbetet som förare samt är företagets teknikchef förutom trafiksäkerhetschef.

Produktionschefen har en pärm med säkerhetsdokument på rummet och tillgång till en som sekreteraren uppdaterar. Om detta är reglerat i någon föreskrift är inte känt. Ej heller hur det är säkerställt att övriga berörda får del av nya eller förändrade föreskrifter - bara att det sker. Han uppger att man får gå in i datorn och titta när det kommer nya föreskrifter. Han känner till att alla dokument som har med tågföring att göra går till den pärm som sekreteraren håller uppdaterad och att sekreteraren har detta som en utpekad arbetsuppgift. Han vet om att han får ge ut föreskrifter inom sitt område och att de skall gå via den trafiksäkerhetsansvarige för att fastställas.

Inom produktion hålls arbetsplatsträffar på betald tid. Det sker två träffar per tillfälle på olika tider för att så många som möjligt skall kunna delta. Träffarna är uppskattade av personalen.

Produktions- och verkstadschef känner till förfarandet med att kontrollera i datorn för att se att de har rätt utgåva av dokument. I datorn finns säkerhetsordning i utgåva 2 men på produktionschefens rum finns utgåva 1 i pappersform. Produktionschefen känner inte till om det finns en påminnelserutin (flaggning) när nya eller förändrade dokument kommer. En handläggare på trafiksäkerhetsavdelningen ringer och säger att nu är det nya dokument på gång.

Båda har god kontroll på personalens utbildning, utbildningsplaner och hälsoundersökningar via register som förs av därtill utsedd person. Denne har som arbetsuppgift att sköta register över personalens utbildning, fortbildning, hälsoundersökningar och medicinska dispenser. Kontrollfrågor visar att det finns samlat på ett detaljerat sätt. Det finns också en överskådlig sammanställning som är lätt att följa.

Båda känner till om någon av personalen har medicinsk dispens. För tillfället är det en person som inte får köra på grund av indragen dispens, orsakad av ohälsa.

Denne får ändå SÄO-fortbildning och får arbeta med fordonen, men inte som förare, växlare eller signalgivare.

Verkstadschef anser att förare, radioloksväxlare och arbetsledare är personal som definitivt har arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten men egentligen att samtliga av de underställda har det.

På fråga om vad som styr säkerhetsarbetet generellt inom TGOJ anger verkstadschefen underhållsföreskrifter för fordon och växlingsinstruktionen för övrigt arbete inom området. TGOJ:s säkerhetsordning nämns inte i första rummet.

Om varselklädsel uppger verkstadschefen att det skall vara varselkläder eller väst när någon går ut för att göra något i spårområdet. Han känner till den beskrivna rutinen. En kontrollfråga om hur han vet att rutinen kommit fram och är förstådd, eftersom den är ny, besvaras: "Min idé är att det ska finnas en ordertavla, som för förarna, en tavla där allt nytt som rör säkerheten kommer att sitta. Vi har också arbetsplatsträffarna som ett viktigt informationsmedel."

Reparatörerna arbetar efter protokoll som sparas för varje fordon. Uppgifterna förs in i datasystem.

Produktions- och verkstadschef känner till rutiner för arbete på spår som medför avstängning.

Verkstadschefen känner till att det finns uppgifter i interna dokument om vilka myndighetsföreskrifter som gäller. Exempel på externa styrande dokument är arbetsmiljölagen, elsäkerhetslagen och regler för tryckkärl.

Enligt verkstadschefen förekommer ingen inhyrning av personal på verkstäderna och TGOJ lägger inte ut några andra arbeten utöver akut felavhjälpning till andra verkstäder. (Här visar det sig senare att man anlitar extern hjälp för exempelvis hjulsvarvning, boggirevision, upparbetning av elmotorer samt reparation av ATC-utrustning.) Vagnar och lok som åtgärdats hos annan kontrolleras i Eskilstuna.

Det är god ordning i orderrum och på ordertavlor. Pärmsamling med styrande dokument är uppdaterad och innehåller inga utgångna dokument. Dokument för styrning av trafiksäkerheten är inte avskiljda från andra dokument. Personalen har tid avsatt för att ta del av order och nya dokument innan tjänstens början.

Produktions- och verkstadschef vet att respektive arbetsledare ansvarar för ordertavlorna men kan inte hänvisa till styrande föreskrift.

Intervjuer med förare visar att även dessa förknippar styrning av trafiksäkerheten inom TGOJ med det som regleras i SJF 010 eller BVF 900. Dessa är SJ:s och Banverkets säkerhetsordningar vilka är styrande för den operativa säkerheten för järnvägstrafik samt arbete och vistelse i spårområde. Det sker ingen spontan koppling till TGOJ:s säkerhetsordning. De känner givetvis till att det finns styrande dokument, TTD, inom vissa områden. Om det uppstår problem eller frågor som inte direkt kan besvaras av förarna själva eller arbetsledning kontaktas trafiksäkerhetschefen. Är denne inte anträffbar avbryts den aktivitet där det råder osäkerhet. De känner ingen tvekan inför detta utan snarare att de uppmuntras att få bekräftelse på rätt åtgärd vid tveksamhet i ett beslut.

De hyser inga tvivel om att trafiksäkerheten är tillfredsställande.

Förarna är mycket tillfredsställda med att det är kort väg mellan dem och företags ledning. De känner att ledningen lyssnar på deras synpunkter om trafiksäkerhet och arbetsmiljö och märker tydligt av det intensifierade arbetet med systemet. De känner även att arbete för en hög trafiksäkerhet är prioriterat inom företaget.

Rutiner för medförande och avlämning av orderblankett, S 16, är väl kända såväl som rutiner för linjeböcker, växlingsinstruktioner för olika bangårdar och för orderuttagning.

En nyanställd förare fick information om de dokument, instruktioner och rutiner som gäller för honom. Man gick igenom vad han hade sedan tidigare också. Han har dessa föreskrifter i A5-format i sin lokförarväska. Han kontrollerar giltighet mot senaste version som finns i delgivningspärm samt kommer i de personliga postfacken. Han känner även till annat sätt att gå igenom om dokument är aktuella i ATIVA men saknar behörighet för att gå in i ATIVA och kolla.

Förare blir kallade via arbetsledningen för hälsokontroller. De intervjuade vet om att de är skyldiga att underrätta arbetsgivaren om exempelvis förändrad syn, diabetes eller andra sjukdomar som kan ha negativ påverkan på person med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten. Arbetsledare och medarbetare visar medvetenhet om detta vid pågående arbetsfördelning och en person är tillfälligt tagen ur trafiksäkerhetstjänst på grund av hälsoutredning.

Förare uppger att det hänt att någon fått olämpliga jobb såsom att köra där de saknar linjekännedom. De har då inte haft några tveksamheter om att reagera och säga till att de inte har linjekännedom.

Arbetsledare på vagnverkstad känner inte till att det finns en säkerhetsordning som utgör en samlad förteckning över de styrande dokument som berör verksamheten.

6.1.2 Säkerhetsstyrning, analys

Enligt vad som framgår av kapitel 3.4 har Järnvägsstyrelsen/Järnvägsinspektionen fått indikationer om att TGOJ:s säkerhetsstyrning inte varit organiserad på ett effektivt sätt. Långa svarstider och uteblivna svar har föranlett dåvarande Järnvägsinspektionen att påpeka förhållandet vid ett företagsmöte i mars 2004. Upprättande av ett system för styrning av trafiksäkerheten är numera i full gång. Det drivs centralt och är ett arbete med hög prioritet.

TGOJ har varit ett företag som inte fördelat tillräckliga resurser för sitt säkerhetsarbete. Det har funnits brister i egna, täckande säkerhetsrutiner. Man har, till övervägande del, förlitat sig på gamla rutiner och styrande dokument. Dessa kan, till viss del, ha varit egna men till stor del härrört från gamla SJ. Ett fåtal, men viktiga, dokument såsom linjeböcker och vissa andra rutiner har därmed varit reglerade och fungerat.

Avsaknad av styrande rutiner är inte hållbart i längden och kan, i en förlängning, leda till att trafiksäkerhetsfarliga situationer uppstår.

Företaget genomför nu en ”totalrenovering” av systemet för styrning av sin trafiksäkerhet. Avdelningen för trafiksäkerhet utökas kraftigt. Detta visar att man har befast en stabil struktur som ger möjlighet att satsa på en organisation med adekvat bemanning. Därmed finns goda möjligheter att uppfylla de omfattande krav

som finns på ett företag som bedriver järnvägstrafik och som behövs för att trygga en hög trafiksäkerhet.

Det system som nu finns innehåller detaljerade föreskrifter och är täckande på alla områden men saknar de interna reglerna för kompetens- och utbildningskrav för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten samt egna regler för hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten. Man har förbisett personal som, exempelvis, besiktigar fordon efter ingrepp/åtgärder. Då man inte angett vilka som omfattas av sådana arbetsuppgifter finns viss risk att arbetsuppgifter kan bli felaktigt utförda på grund av ohälsa eller bristande kompetens.

Detaljgranskning av övriga styrande dokument visar att de är utförliga och stödjer verksamheten.

Att det finns ett dokument som innehåller regler för användande av varselkläder har uppmärksamats. Dess innebörd, att all personal som vistas i spårområde skall använda varselkläder eller varselväst, uppfattas av revisorerna som mycket positivt. Detta är ett riskområde för personalen samt ett område där även allmänheten får en nyttig påminnelse om att spårområden är ett område med hög riskexponering.

Att personalen, även arbetsledningen, inte har vana vid att söka efter styrande dokument i olika frågor är en brist i sig men behöver inte vara en omedelbar säkerhetsrisk. Det beror delvis på att allt inte är helt infört i ATIVA ännu. Det finns tillgång till styrande dokument i pärmar som hålls uppdaterade.

Positivt är att allas uppmärksamhet dagligen är inriktad på det stora arbete som pågår med trafiksäkerhetsstyrningen.

Den medvetenhet om vikten av att alltid sätta säkerheten i främsta rummet, som bekräftats hos operativ personal, ger vid handen att man inte ger sig på en okänd eller oreglerad arbetsuppgift utan att ha informerat sig om förutsättningarna för att den ska bli utförd på ett trafiksäkert sätt.

Hjälp från passningsgruppen och korta beslutsvägar bidrar också till att tillfälliga problem kan lösas snabbt så att egna, förhastade beslut undviks. Passningsgruppens effektivitet och säkerhetsbevarande arbete är ett typexempel på när det är nödvändigt med vana vid att söka uppgifter i ett styrsystem.

Det är uppenbart att TGOJ har haft – och ännu har – en styrning av trafiksäkerhetsarbetet som är personberoende i hög grad. Det finns ett fåtal eller en enda person i nyckelställning som känner hela verksamheten med dess krav och vad som behöver åtgärdas för att fylla kraven. Intervjuer och verifieringar har dock visat att de är en god bit på väg för att få en tillfredsställande styrning på sitt trafiksäkerhetsarbete.

6.2 Policy och mål

Det finns ett styrande dokument, TTD1.0. I detta anges att trafiksäkerhetstjänstens policy, syfte och mål beskrivs.

Syfte: ”.... förebygga olyckor och tillbud samt att minimera följderna därav om de trots allt uppstår”.

Mål: ”...att inga medarbetare eller övriga personer skall dödas eller skadas allvarligt till följd av järnvägsdriften. Skador på materiel, gods och övrig utrustning minimeras”.

I dokumentet anges också att målet kan jämföras med andra organisationers resultat samt med egna, tidigare resultat.

Förbättringar skall ske i form av att negativa trender bryts och antalet tillbud och olyckor ska minimeras. Där finns även angivet att varje chef och medarbetare ska följa upp trafiksäkerhetstjänsten om man har sådan verksamhet.

VD meddelar att det, än så länge, inte finns några nedbrutna delmål för verksamheten. Det är även svårt att upprätta en historisk målutveckling då de inte har tillgång till alla tidigare uppgifter.

Det finns konkreta aktiviteter angivna i en plan för säkerhetshöjande insatser på sikt. Inget är bestämt definierat till innevarande år.

Det pågår en stor satsning för att förbättra arbetsmiljön på lok och vagnar. Därmed erhålls även en ökad trafik- och driftssäkerhet i och med att materialet uppgraderas.

6.2.1 Policy och mål, verifiering

I TTD 1.0 finns inte någon policy direkt beskriven på annat sätt än att hela textmassan utgör en beskrivning av företagets policy.

Ingen av de intervjuade personerna kunde nämna något om policy och mål för trafiksäkerheten.

Verkstadschef kan inte nämna någon konkret policy eller några mål för trafiksäkerheten. Han känner till att det finns övergripande mål i TTD. På verkstad finns andra informella mål såsom att minsta lilla fel som uppstår skall omedelbart åtgärdas. En policy är att man ska se till fordonen är trafikdugliga/trafiksäkra medelst förebyggande arbete. De försöker att alltid ha ett antal lok i reserv. De regler och föreskrifter som finns ska följas. Det finns ingen direkt plan för hur detta skall gå till men det finns goda förutsättningar då det inte saknas rutiner eller anvisningar för fordonsunderhåll. I verkstadschefens arbetsbeskrivning finns uppgift om att han ska ta fram och underhålla sådana mål.

Under verkstadsbesöket påträffades anslag som satts upp av ledningen om en policy för trafiksäkerhet och farligt gods. Där fanns andra vägar beskrivna såsom: ständig förbättring, samarbete med företag och leverantörer, bevara ett gott rykte m m.

Förare nämnde att man pratat om policy och mål. Någon kom ihåg att den lød: ”.....man skall undvika incidenter och olyckor.....” men de har inte sett något dokument som beskriver policyn. På arbetsplatsträffarna tar man upp exempel som kan tjäna till att minska antalet olyckor.

6.2.2 Policy och mål, analys

Järnvägsstyrelsen hävdar att TGOJ:s verksamhet är av en omfattning som kräver att det finns en tydlig policy samt centrala och nedbrutna mål för trafiksäkerhetsarbetet. *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1, 5 §) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* anger tydligt krav på mål som är nedbrytbara och anpassade till undernivåer. Saknas detta förlorar personalen en möjlighet till att följa utvecklingen av företagets trafiksäkerhet.

Det finns goda möjligheter att sätta nedbrutna mål och detaljmål då det, bland annat, förs en noggrann statistik över förekommande fordonsskador och åtgärder.

Att lokalt upprätta delmål och att följa måluppfyllelsen ger ökad insikt i trafiksäkerhetsarbetet och kan ge stimulans till ökade aktiviteter i arbetet med trafiksäkerheten. Utan ett aktivt arbete med måluppfyllelse riskeras att intresset för trafiksäkerhetsarbetet avtar.

Intervjuad, operativ personal har visat stort intresse för och medvetenhet om vikten av en hög trafiksäkerhet. Detta ger företaget goda förutsättningar för att bedriva ett styrt arbete med central- och lokal målsättning, plan för att nå målen samt uppföljning av resultatet.

6.3 Normer

TGOJ har kartlagt vilka externa normer och föreskrifter de har att ta hänsyn till samt vilka interna föreskrifter de måste upprätta. I säkerhetsordningen finns de med som har betydelse för trafiksäkerheten.

Gällande normer och intervall för fordonsunderhåll är fastlagda efter lång tids erfarenhet. Genomförd analys av feltyp och av antal fel anger att aktuella normer är de riktiga. Om någon av personalen upptäcker att en typ av fel skulle återkomma för ofta så att intervall borde ändras, anmäls detta till arbetsledningen. Därefter sker utredning och riskbedömning innan eventuell åtgärd. Samråd skall ske med fordonsansvarig enligt TTD 1.1.

6.3.1 Normer, verifiering

Säkerhetsordningen saknar uppgift om TGOJ:s egna bestämmelser för säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

Bestämmelser för säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av spåranläggning finns.

Verkstadschef anger järnvägssäkerhetslagen (egentligen Järnvägslagen) som en viktig norm förutom arbetsmiljölag, tryckkärlsnormer och elskyddsföreskrifter. Han känner till att externa normer finns förtecknade i en TTD.

Av TTD 1.1. framgår inte direkt att samråd skall ske med fordonsansvarig (= trafiksäkerhetschef) men att operativt chefsansvar innebär ”Att vid TGOJ Trafik registrerade fordon, respektive av TGOJ Trafik inhyrda fordon genomgår föreskrivet underhåll”.

På lokverkstaden finns underhållsdocument samlade och lätt tillgängliga för personalen. För fordonen finns kontrollistor. Dessa är mycket detaljerade och har hänvisning till underhållsmanualer. Positioner som är extra viktiga ur trafiksäkerhetshänseende är markerade. Kontrollistan har tillämpliga krav på gränsvärden,

komponenter, olja och fett angivet. Den signeras av den som gjort arbetet samt av utprovare. Den innehåller även att ta ut uppgift från lokdata och att kontrollera block för skadeanmälan.

Förare har med sig aktuella föreskrifter i egen ”lokförarpärm”. Denna uppdateras genom annonsering på anslagstavla och personlig tilldelning i postfack. Förare har ännu inte behörighet eller tillgång till ATIVA.

Vid en rundvandring i vagnverkstaden noterades att fordon förstängts genom att en bräda lagts mellan hjul och räl. Arbetsledare kände inte till var man kan ta reda på vilka regler som gäller vid förstängning av fordon.

6.3.2 Normer, analys

I *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning* finns krav på att en säkerhetsordning skall omfatta verksamhetsutövarens egna detaljerade säkerhetsbestämmelser. Sådana saknas för säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

Enligt *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1, 6 §) 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.

Om regler saknas eller är ofullständiga, finns risk att fordon inte besiktigas efter missöden som kan ha orsakat fel på vitala komponenter. TGOJ har tillfredställande underhållsdokument och lång erfarenhet av hur de stämmer med fordonens användning. De styrande reglerna, som saknas i säkerhetsordningen, borde därmed vara enkla att upprätta eller komplettera.

6.4 Medel och resurser

TGOJ är ett företag som verkat inom branschen under lång tid. Från att ha bedrivit verksamhet i egen regi inlemmades TGOJ i SJ 1982. Malmtransporter var den dominerande verksamheten men dessa upphörde 1990. Inom SJ pågick samtidigt ett stort förändringsarbete. Detta ledde till en bolagisering av det tunga fordonsunderhållet. De fyra stora underhållsverkstäderna överfördes från SJ till TGOJ.

Trafikdelen inom TGOJ levde som ett eget affärsområde fram till 1999, då TGOJ Trafik AB bildades och blev ett helägt dotterbolag till TGOJ. År 2000 överfördes TGOJ Trafik AB till dåvarande SJ Cargo Group.

I samband med SJ bolagisering 2001 bildades nuvarande Euro Maint av före detta TGOJ verkstadsrörelser. TGOJ Trafik AB fick ensamrätten till namnet TGOJ och fördes över på det nya bolaget Green Cargo AB som helägt dotterföretag.

Januari 2003 köpte TGOJ Trafik verkstäderna i Eskilstuna av Euro Maint för att framför allt säkerhetsställa underhåll på egna fordon.

Oktober 2003 tillsattes nuvarande VD och denna organisation ”sjösattes” 2004-01-01.

Nuvarande organisation, med utpekade funktioner för produktion och för verkstad samt förstärkningen på avdelningen för trafiksäkerhet, kom till 2005-01-01.

Det finns en personalplan som täcker företaget i stort men den saknar kvantiteter. Avseende förarbehov så räknar man med behovet för antalet fasta turer samt reservpersonal. Då ingår även uppskattad tid för sjukskrivningar och fortbildning.

Egna, godkända utbildningsplaner finns för de flesta operativa befattningar såsom förare och växlare. För verkstadspersonal, som arbetar med underhåll, finns inga definierade krav på utbildning. Ny- eller okänd personal får gå bredvid erfaren först. När ledningen bedömer att personen är kompetent att arbeta självständigt så får han det.

Verkstadspersonal får fortbildning i ”teknisk vagn tjänst”.

Register över personalens hälsoundersökning och kompetens förs av därtill utsedd person.

Investeringsplaner finns för fordon och för arbetsmiljö.

TGOJ nyttjar Euro Maints spår och har hela ansvaret för besiktning och underhåll. Förutom detta har man även egna spår.

TGOJ har system för avvikelshantering. Det finns tre olika rapportformulär: Rapport från förare samt tillbud och händelserapport i 2 utföranden. Formulären skall medföras av förare. Personalen skall skriva avvikelserapport, men arbetsledningen kan aldrig vara säker på att det görs. Det förs diskussioner om man ska ha någon typ av belöningsystem. En rutinbeskrivning för avvikelserapportering, TTD 4.5.2, uppges finnas men den har inte redovisats under revisionen.

Någon dokumenterad drogpolicy har inte redovisats men det finns ett avtal med Smedhälsan om slumpvisa drogtester. Dessa kan omfatta vem som helst i organisationen.

Trafiksäkerhetschef är också säkerhetsrådgivare inom farligt gods. Därtill finns två lärare i farligt gods.

Vid störningar i driften finns hjälp i form av en ”passningsgrupp”. Den består av fem å sex personer som turas om så att den alltid är bemannad.

Två utbildade utredare finns och två är anmälda till kurs under våren 2005.

6.4.1 Medel och resurser, verifiering

Personal i operativ tjänst, såväl som arbetsledningen, uppger att de aldrig känt sig tveksamma om TGOJ:s ambitioner och möjligheter att tillhandahålla lok och vagnar som fyller kraven på säkerhet och arbetsmiljö. Arbetsledningen menar också att det är ”nära” till företagsledningen så att om ett problem, som orsakar oförutsedda kostnader, uppstår är det lätt att få eller omdisponera de medel som behövs.

Registret över hälsa, utbildning och utbildningsplaner för den operativa personalen är ett pärmregister som förs av en särskilt utsedd person inom produktionsavdelningen. Verifiering med denne visar att företaget har god kontroll över genomgångna och kommande hälsoundersökningar såväl som förekommande dispenser.

På vagnverkstaden känner inte arbetsledningen till att det finns krav på hälsa för den som har arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten.

Det är inte alltid så lätt att få bekräftelse på vad någon som skall anställas har för utbildning. En del har hanterat det som personliga intyg och har god ordning på sina papper. Andra kan inte verifiera sin utbildning. Antingen anställs de inte eller så får de gå utbildning. De flesta nu verksamma reparatörer har varit SJ-anställda. Det är svårt att få fram uppgifter från genomgångna utbildningar från dåvarande SJ-skolan.

Vissa utbildningar efterfrågas av medarbetarna själva. De är tillfreds med den utbildning, fortbildning och uppföljning som sker.

Frågor om avvikelserapportering visar att de är inriktade mot händelser ”på spåret”. Där rapporterar de på blankett ”Rapport från förare”.

På vagnverkstaden känner arbetsledare inte till något system för avvikelserapportering.

Det finns ingen styrande rutin för avvikelshantering. De rapportformulär som granskats har en markant inriktning mot händelser där fordon är inblandade. Rapporterna upprättas ofta tillsammans med chef. Frågor om hur personalen gör vid en avvikelse som inte är farlig för stunden, t ex att det inte finns varselvästar eller att det står fel i ett underhållsdokument eller i en instruktion, besvaras med: Förmodligen går man till arbetsledaren och tittar över situationen eller försöker lösa det på plats.

Återkoppling av åtgärd för andra avvikelser än vad som är relaterat direkt till trafikhändelser, sker muntligt till den som upptäckte felet och info på arbetsplatsträff till övriga.

Protokoll från spårbesiktning och utförda åtgärder med anledning därav har granskats. Gränserna för spåranslagningarna är inte markerade i terrängen men de är väl beskrivna.

Intervjuade förare uppger att de är fullt nöjda med bemanning, personalens kompetens samt med tillgång till trafiksäkra fordon.

Drogpolicyn är okänd bland medarbetarna men de uppger att det skall vara drogfritt på arbetsplatsen. Att det förekommer slumpvisa drogtester är uppskattat då man anser att det ytterligare förstärker säkerheten. Det bidrar även till en öppnare diskussion om ett ”känsligt” ämne.

Verkstadschefen redogör för en procedur med blodprov, utredning och rehabilitering som kan bli aktuell vid drogförekomst. Det finns beskrivet i en arbetsmiljöhandbok.

TGOJ har egna resurser för underhåll av sina fordon. Underhållet av lok är mestadels baserat på körsträcka. Lokledningen svarar för att kalla in fordon i tid. Planering sker, i samråd med driftverkstaden, så att inte underhållsintervall överskrids. Lokledningen rapporterar i de system som finns (KAL och BRAVO) samt för egna journaler över varje lok.

Förarna kan alltid påräkna hjälp från passningsgruppen vid akuta problem. Det kan ibland dröja något om expert måste rådfrågas. Krav och kravuppfyllnad avseende hälsa och kompetens för medlemmarna i passningsgruppen har inte kontrollerats vid revisionen.

Det finns ett system för kalibrering av verktyg och mätutrustning. På drift- och lokverkstad är rutinen känd såväl som åtgärd då verktyg skadats. På vagnverkstaden vet man hur man kontrollerar att verktyg är kalibrerade men inte hur systemet är beskrivet i styrande rutin.

Underentreprenörer anlitas till vissa arbeten såsom boggirevision, upparbetning av elmotorer och hjul samt för reparation av ATC-utrustning.

6.4.2 Medel och resurser, analys

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.

Enligt redogörelse i 3.4, visar de tidigare tillsyner som Järnvägsinspektionen och Järnvägsstyrelsen gjort att säkerhetsorganisationen inte haft de resurser som krävts i förhållande till verksamhetens omfattning.

Hot om försäljning eller annan förändring av verksamheten, se 6.4, kan ha utgjort stora hinder för att tillsätta de resurser som erfordras enligt föregående stycke.

De tillsatta resurserna är ett gott tecken och en följd av att företagsledningen nu ser en säkrad ägarstruktur och att det finns transportuppdrag som ger stabilitet i verksamheten. De kan därmed satsa på den organisation som krävs för att ha kontroll över de risker som är förenade med tågtrafik.

6.5 Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter

VD har delegerat uppgifter som berör trafiksäkerhet till trafiksäkerhetschef, produktionschef och verkstadschef. I delegeringarna finns angivet vad som är tillåtet att delegera vidare.

6.5.1 Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter, verifiering

Av TTD 1.1 framgår att VD har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten inom TGOJ. Han har dock uppdragit åt trafiksäkerhetschefen att handlägga övergripande frågor angående trafiksäkerhet inklusive farligt gods. Denne rapporterar direkt till VD samt ingår i ledningsgruppen. Trafiksäkerhetschefen kan vidaredelegera vissa arbetsuppgifter till övriga medarbetare.

Utöver detta finns beskrivningar över "Operativt chefsansvar", "Tekniskt ansvar" samt "Ansvar för infrastruktur". Beskrivningarna är utförliga.

Kontroll av personliga delegeringar visar vem som har de respektive uppgifterna. De är fördelade på trafiksäkerhetschef, produktionschef och verkstadschef. Produktionschef och verkstadschef har inte delegerat vidare till arbetsledare i Eskilstuna eller ute i landet. Arbete pågår med detta.

Det finns ytterligare en rutin, TTD 0.3, inom området. Den heter: "Funktionsbeskrivning TGOJ trafik AB." Där beskrivs att planering, samordning och uppföljning av verksamheten sker inom ledningsgruppen. Befogenheter finns angivna. Den beskriver även utförligt arbetsuppgifter och ansvar för cheferna enligt ovan. Däri ingår att "...ansvara för trafiksäkerhetsarbetsuppgifter i enlighet med skriftlig delegering från VD". Det framgår även att produktions- och verkstadschef

skall svara för underhåll av de spår de använder samt att trafiksäkerhetschef är ”Ytterst ansvarig för besiktning/trafiksäkerhet rörande TGOJ Trafik AB spår”.

Vilka spår som avses finns beskrivet för produktionschefen men inte för verkstadschefen.

Arbetsuppgiften att slutbesiktiga eller kontrollera att fordon är trafiksäkra efter det att ingrepp gjorts i säkerhetsmässigt viktiga delar eller komponenter, är inte definierat i TTD 0.3 eller TTD 1.1. Av dokumenten framgår att det ligger i det operativa chefsansvaret men hur detta är verkställt till sista led, det vill säga den som gjort arbetet, finns inte redovisat.

I de båda dokumenten finns angivet att det är trafiksäkerhetschefens uppgift att göra uppföljning/internkontroll/revision avseende trafiksäkerhet.

6.5.2 Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter, analys

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

Styrande dokument och organisationsplan visar tydligt att trafiksäkerhetschefen står direkt under VD varför säkerhetsarbetet kan bedrivas självständigt utan organisatorisk styrning av annan än VD.

Delegeringar av arbetsuppgifter som har betydelse för trafiksäkerheten finns för en nivå under VD. Då vidare delegering saknas i övrigt finns risk att säkerhetsmässigt viktiga uppgifter inte utförs. Ett exempel på detta är att det inte finns beskrivet hur fordonsansvaret verkställs efter ingrepp i säkerhetsmässigt viktiga detaljer.

Då det inte framgår hur TGOJ godkänner ett fordon i de fall en underentreprenör gjort åtgärder på eller ingrepp i detta så uppfylls inte kraven i *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*. Trafikutövaren är skyldig att även ha säkerhetsstyrning av underentreprenör som anlitas.

Detaljerad beskrivning av hur ansvaret för spåren är fördelat mellan verkstads- och produktionschef har inte redovisats varför det finns risk för att underhållet kan bli eftersatt.

6.6 Olyckor och tillbud

Rutin för hantering av tillbud och olyckor finns. Den heter TTD 1.5 samt en som behandlar hur man gör en utredningsrapport, TTD 1.5.1. Olyckor och tillbud sammanställs i TTD 1.5.2.

Det finns två utredare samt två ytterligare som skall gå kurs under våren 2005.

Bärgningsavtal finns.

TGOJ har en definition av vad som menas med avvikelser och tillbud men anser att det finns för många rapporteringsformer. Man hävdar dock att det är en stor andel tillbud rapporterade i förhållande till antalet olyckor.

Vid olyckshändelser går trafiksäkerhetsansvarig ut med information internt till berörda samt allmänt via arbetsplatsträff. TGOJ har också skyddskommittémöten sex gånger per år där man behandlar avvikelser, tillbud och olyckor. För ärendena upprättas en aktivitetslista där uppföljning ingår.

Skadeförebyggande åtgärd, som rekommenderas i utredningsrapport, bedöms och beslutas i ledningsgruppen. Mindre åtgärder utförs direkt.

6.6.1 Olyckor och tillbud, verifiering

I TTD 1.5 framgår att trafiksäkerhetschefen skall registrera och sammanställa tillbud och olyckor. I TTD 1.1 finns angivet att det är trafiksäkerhetschefen som arbetar med ”Utredning och fastställande av olyckor och tillbud”. Arbetsuppgifter och ansvar framgår även av TTD 0.3, ”Funktionsbeskrivning TGOJ Trafik AB”.

Befogenheter framgår av attestordningen.

Förare känner till att de skall underrätta tågklarare och sin egen organisation vid olycka. De känner till rutinerna med att de tas ur tjänst och att de kan behöva stöd för att bearbeta eventuella sviter efter händelsen. De får återrapport direkt från trafiksäkerhetsansvarig. Information sker också vid arbetsplatsträff. De efterlyser mera information om vad som händer sedan, utredning – resultat – åtgärd – effekt av åtgärd. Förarna framhåller att de sällan eller aldrig får någon återrapportering från anmälningar som gjorts till BV. Detta gäller särskilt problem med, exempelvis nedsatt sikt eller lövhalka, på grund av växtlighet i och omkring spåret.

6.6.2 Olyckor och tillbud, analys

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning innehåller krav på att verksamhetsutövaren skall ha interna regler om utredning av olyckor och tillbud samt rön vid olycka. De i kapitel 6.6 angivna rutinerna är utförliga och innehåller uppgifter om ansvarig för olyckshantering, krav på anmälan och rapporter, förhållanden och arbeten på olycksplats, hantering av registreringar, utredningsrutiner, mall till utredningsrapport samt checklistor.

Då det finns tillgång till ett flertal utbildade utredare inom organisationen finns goda förutsättningar för att eventuella kommande utredningar håller hög kvalitet och blir klara inom kort tid. Därmed kan utredningsresultat och tillhörande förslag till förbättring, tillämpas så snart som möjligt.

6.7 Riskanalys

Någon rutin som beskriver hur riskanalys skall initieras, utföras och bedömas har inte redovisats.

I rutin TTD 1.1 (Trafiksäkerhetsorganisation och ansvar vid TGOJ Trafik AB) finns angivet att chefen för trafiksäkerhet har riskidentifiering, riskanalys och värdering som arbetsuppgift. Där står också att han har som ansvar att utföra och dokumentera riskanalyser av de tekniska system som berörs vid ny-, om- och tillbyggnader av fordon eller ändringar i fordonsutrustningar.

I det kapitel som behandlar ”operativt chefsansvar” finns inget angivet om vad övriga chefer har för uppgift i fråga om riskanalyser/riskbedömningar.

TGOJ har tre medarbetare som är utbildade i system för riskanalys.

Risikanalys har gjorts av konsulterad expertis vid ombyggnad av vagnar och med egen personal vid ombyggnad av lok.

Rutin för riskanalys är under omarbetning så att den skall täcka alla områden såsom ombyggnad av lokaler och påverkan på arbetsmiljö.

Arbete pågår med att upprätta en checklista över vad som gäller vid förändring i verksamheten. Där kommer rutin med för att bedöma när riskanalys eller riskbedömning skall ske samt hur den initieras.

6.7.1 Riskanalys, verifiering

Då det framgår under intervjun med ledningen att området inte är reglerat i föreskrift har ingen verifiering gjorts av vilken kännedom personalen har om detta. Chefer känner till att det finns krav från Järnvägsstyrelsen på att det skall finnas rutiner för hur risker fångas upp, utreds och bedöms. De känner också till de riskanalyser som utförts.

6.7.2 Riskanalys, analys

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning föreskriver att en verksamhetsutövare skall analysera och bedöma risker som kan uppstå när man inför ny teknik, nya principer, väsentliga förändringar i organisationen eller oprövade lösningar som kan ha betydelse för trafiksäkerheten.

Då TGOJ utfört riskanalyser vid fordonsombyggnader samt även satsat på egen kompetens inom området så visar detta på medvetenhet om att det behövs och skall göras.

Ovanstående är uppenbart och lätt att verkställa i ett operativt skede. Riskanalys är dock motiverad även när man gör en stor omorganisation. Utan en strukturerad riskanalys har man inte nyttjat sina möjligheter att kunna begränsa de trafiksäkerhetsfarliga risker som kan uppstå när man omorganiserar verksamheten i den stora utsträckning som skett.

Då TGOJ kan komma att etablera nya transportuppdrag, är det av stor vikt att, på bästa möjliga sätt, försöka upptäcka de svårigheter som kan finnas däri. Därmed får man bättre möjlighet att kontrollera de risker som är förenade med verksamheten.

Att TGOJ:s vagnverkstad fått revisionsanmärkningar inom flera områden är ett exempel på att verkningsfull riskanalys inte utförts.

6.8 Intern revision

Rutin för internkontroll av trafiksäkerhet finns i TTD 1.2. Den beskriver syfte och mål, omfattning, periodicitet, ansvar för genomförande, kompetenskrav för genomförande, dokumentation, rapportering och åtgärder. Det finns också bilagor i form av checklistor för internkontroll av förare, bangårdstjänst, och farligt gods.

Utöver denna finns: TTD 1.3 "Intern trafiksäkerhetsrevision". I denna beskrivs detaljerat hur revisionsverksamheten planeras, vad som kontrolleras, arbets/ansvarsfördelning mellan trafiksäkerhetschef, revisionsledare, och chef/arbetsledare.

TTD 1.3.1.1 är ett schema för planering av revisionerna och TTD 1.3.5 är anvisningar till checklista.

6.8.1 Intern revision, verifiering

Det framgår inte av TTD 1.2 hur VD tar del av och godkänner revisionsplaneringen.

Revisorerna har inte efterfrågat resultat av intern revision (den första planerade revisionen var 2005-02-16 och avsåg kontroll av vagnsyning). Förutom denna har ingen revision, utöver uppföljning av förare, gjorts efter omorganisationen 2004-09-01.

Verkstadschef uppger att man, i avtal, börjat ställa krav på att få göra internkontroll på verksamhet hos underentreprenör som utför tjänster åt TGOJ.

Tillfrågad personal har inte uppmärksammat att revisioner har gjorts.

6.8.2 Intern revision, analys

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning har krav på att systemrevisioner skall ske enligt en dokumenterad plan. Revisionsarbetet inom TGOJ är ännu inte etablerat. Det är väl förberett och en tidsplan finns. Det finns en beskrivning över hur uppföljningen skall gå till samt stödblanketter för uppföljning av förare.

I *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning*, 3 §, står: "Verksamhetsutövarens verkställande ledning skall utöva säkerhetsstyrning av verksamheten. Säkerhetsstyrningen skall följas upp i den omfattning verksamheten kräver". Revisionsverksamheten är utförligt beskriven. VD har delegerat trafiksäkerhetsansvaret till trafiksäkerhetschefen. I rapportens kapitel 6.1.1, 6.3.1, 6.4.1 och 6.7.2 nämns brister som revisorerna noterat avseende vagnverkstaden. Bristerna finns inom säkerhetsstyrning, normer, resurser och riskanalys.

Om TGOJ fullföljt den genomlysning av verksamheten som gjordes under hösten 2004, se 6.1, och tillämpat ett system för intern revision kunde ledningen ha haft goda möjligheter att upptäcka och korrigera de otillräckliga processer som har betydelse för trafiksäkerheten.

7 SLUTSATSER

Som framgår av kapitlen 3.4 och 3.5, har TGOJ fått ett flertal anmärkningar, vid tillsynsmyndighetens inspektioner. De har haft brister i styrning av trafiksäkerheten och även visat en ökande tendens av olyckor. Inspektionerna visade att styrande rutiner saknades inom de flesta områdena av trafiksäkerhetsstyrningen.

TGOJ har dock, med den grunduppsättning av föreskrifter som levat kvar från SJ-tiden och stor erfarenhet av järnvägstrafik, klarat sin operativa trafiksäkerhet relativt bra. Detta arbetssätt är dock kortsiktigt och kan leda till att bristerna i trafiksäkerhetsstyrningen ökar efterhand varvid även olycksriskerna ökar.

Operativ personal, såsom förare och växlare, samt arbetsledare och utbildare visar god kompetens inom sina fackområden. Den har säkerställts genom grundutbildning och en fungerande repetitionsutbildning. Tillgång till personal, utbildare och utbildningsplaner har varit god.

Den revision som Järnvägsstyrelsen genomfört visar att ett omfattande arbete lagts ned på att analysera verksamheten. Den visar också att ett omfattande arbete lagts ned på att rätta till de brister som upptäckts. Resultatet av detta har blivit att hela systemet för trafiksäkerhetsstyrningen omarbetats och kompletterats.

Personal på samtliga nivåer är införstådda med att detta arbete pågår och att det är nödvändigt.

Säkerhetsstyrning: Företagets egen analys av trafiksäkerhetsstyrningen har varit effektiv i stora delar och uppdagat de flesta bristerna. De styrande rutiner som den resulterat i är omfattande och synes vara väl anpassade för verksamheten. Det finns dock punkter där Järnvägsstyrelsen har förslag till ytterligare åtgärder

Resultaten av de gjorda ansatserna har inte hunnit tränga ut i organisationen. Nivån direkt under VD är inte helt förtrogen med hur man använder säkerhetsordningen som en viktig källa till att söka uppgifter om verksamheten via styrande rutiner. Det databasbaserade systemet ATIVA, är inte i full drift och tillgängligt för alla som behöver det.

All personal med arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten är inte specificerad.

De brister som upptäckts på vagnverkstaden och som gällde säkerhetsstyrning, hälsokrav och avvikelserapportering, är ett tecken på att all personal måste få en mer aktiv del i det övergripande arbete som pågår med säkerhetsstyrningen. Intervjuerna med personalen ger dock vid handen att dessa är mycket kunniga inom sina respektive operativa områden. De visar också en positiv attityd till ett aktivt trafiksäkerhetsarbete och till de pågående insatserna för att systematisera arbetet med styrning av trafiksäkerheten.

Organisationen har därmed goda förutsättningar att efterleva de regler som finns om system för styrning av trafiksäkerheten så att man får kontroll över riskerna. De nya beskrivningarna av företagets rutiner har inte nått ut i alla förgreningar ännu. TGOJ är därför ännu en tid starkt beroende av ett fåtal nyckelpersoner som har blick över hela verksamheten och hur den är reglerad av myndighetsföreskrifter och egna rutiner.

Policy och mål: Verksamhet av TGOJ:s omfattning kräver att det finns en tydlig policy samt centrala och nedbrutna mål för trafiksäkerhetsarbetet. Målen skall vara nedbrytbara och anpassade till undernivåer. Då finns en möjlighet till att följa utvecklingen av företagets trafiksäkerhet. Detta saknas inom TGOJ varför personalen inte får möjlighet att följa en måluppfyllelse och kan förlora insikt och medvetande om trafiksäkerhetsarbetet. Det finns risk för att intresset för trafiksäkerhetsarbetet avtar.

Normer: Ett stort antal normer har sammanställts i samband med att hela systemet för säkerhetsstyrning reviderats. Det finns också en stor mängd normer som reglerar hur fordonsunderhåll skall utföras. Dock saknas de normer som anger att fordon skall underhållas, säkerhetsbesiktigas och funktionskontrolleras. Saknas dessa riskeras att trafikfarliga fordon sätts i trafik.

Medel och resurser: Mängden styrande dokument och deras innehåll samt beslut att införa ett databasbaserat dokumentstyrningssystem, tillsammans med en betydande utökning av trafiksäkerhetsavdelningens bemanning, visar att resurser tillsatts i tillräcklig omfattning för att ett effektivt system för styrning av trafiksäkerheten skall kunna upprättas och vidmakthållas.

Ansvarsförhållanden: Ledningen har inte helt definierat och dokumenterat vissa arbetsuppgifter. Från nivån under VD saknas hur fordonsansvaret verkställs efter ingrepp i säkerhetsmässigt viktiga detaljer samt hur ett fordon skall godkännas i de fall en underentreprenör gjort åtgärder eller ingrepp i det. Vem som har arbetsuppgift att ansvara för underhåll av spåren är inte klart.

Olyckor och tillbud: TGOJ har interna regler om utredning av olyckor och tillbud samt rönjning vid olycka. De är utförliga och innehåller nödvändiga uppgifter. Det finns utbildade utredare inom organisationen och fler utbildas under våren 2005

Risikanalys: Revisionen har inte visat att det finns rutin som beskriver hur riskanalys skall initieras, utföras och bedömas. Det finns beskrivet att chefen för trafiksäkerhet har riskidentifiering, riskanalys och värdering som arbetsuppgift. Hur denne får kännedom om de eventuella behov av riskanalys som kan uppstå är oklart då det kapitel som behandlar ”operativt chefsansvar” inte visar vad övriga chefer har för uppgift i fråga om riskanalyser/riskbedömningar. TGOJ har resurser för att utföra riskanalys då tre medarbetare är utbildade i detta.

Intern revision: Rutin för internkontroll av trafiksäkerhet finns. Det finns detaljerad beskrivning av hur revisionsverksamheten skall planeras och genomföras. Det finns även schema för planering av revisionerna. Järnvägsstyrelsens revisorer finner dock att TGOJ:s eget revisionsarbete ännu inte är etablerat och har god effekt trots att det är väl förberett och har en tidsplan. Den egna internkontrollverksamheten borde ha uppmärksammat bristerna inom verksamheten vid vagnverkstaden i ett tidigare skede.

8 ÅTGÄRDER

För att svara mot de krav som finns på verksamheten som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, skall TGOJ åtgärda följande brister:

Säkerhetsstyrning:

- Implementera säkerhetsstyrningssystemet inom hela organisationen.
- Revidera säkerhetsstyrningen på vagnverkstaden för att se hur styrsystemet skall anpassas för att bättre täcka denna verksamhet.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Policy och mål:

- Ange tydliga krav på mål som är nedbrytbara och anpassade till undernivåer samt upprätta plan för att nå målen.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Normer:

- Upprätta och komplettera säkerhetsordningen med TGOJ:s egna detaljerade bestämmelser för säkerhetsbesiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon.

*Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning.
Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning,
funktionskontroll och underhåll av fordon.*

Ansvarsförhållanden:

- Se över behov att delegera arbetsuppgifter vidare till övriga arbetsledare från nivån direkt under VD samt verkstadschefens arbetsuppgifter om att svara för underhåll av spår.
- Beskriv rutin för hur fordon slutbesiktigas eller kontrolleras med avseende på trafiksäkerhet efter det att ingrepp gjorts på säkerhetsmässigt viktig utrustning.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Riskanalys:

- Upprätta rutin som beskriver hur riskanalys skall initieras, utföras och bedömas.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Intern revision:

- Se över rutin och planer för revision av de säkerhetspåverkande processerna.

- För ökad tydlighet, att det ytterst är ledningen som har ansvaret för trafiksäkerheten, borde därför tillfogas att det egentligen är VD som initierar och styr företagets internkontroll.

Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.



Järnvägsstyrelsen