



Revision Green Cargo



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	5
2	Summary	8
3	Bakgrund.....	12
3.1	Beslut om revision	12
3.2	Deltagare från Järnvägsstyrelsen.....	12
3.3	Syfte	12
3.4	Tidigare tillsyner.....	12
3.5	Olyckor de senaste fem åren	13
3.6	Tillstånd för verksamheten.....	13
3.7	Företaget	13
3.8	Om Järnvägsstyrelsen.....	14
4	Förutsättningar och avgränsningar	15
5	Genomförandet	17
6	Resultat av intervjuer och verifieringar samt revisorernas analys.....	18
6.1	Säkerhetsstyrning	18
6.1.1	Intervjuer.....	18
6.1.2	Verifieringar	19
6.1.3	Analys	20
6.2	Policy och mål	20
6.2.1	Intervjuer.....	20
6.2.2	Verifiering	22
6.2.3	Analys	22
6.3	Normer.....	22
6.3.1	Intervjuer.....	22
6.3.2	Verifiering	23
6.3.3	Analys	23
6.4	Medel och resurser.....	23
6.4.1	Intervjuer.....	23
6.4.2	Verifiering	24
6.4.3	Analys	25
6.5	Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter	26

6.5.1	Intervjuer	26
6.5.2	Verifiering	26
6.5.3	Analys	27
6.6	Olyckor och tillbud	27
6.6.1	Intervjuer	27
6.6.2	Verifiering	29
6.6.3	Analys	30
6.7	Risakanalys	30
6.7.1	Intervjuer	30
6.7.2	Verifiering	30
6.7.3	Analys	31
6.8	Intern revision	31
6.8.1	Intervjuer	31
6.8.2	Verifiering	32
6.8.3	Analys	32
7	Slutsatser	33
8	Åtgärder	35

Revision av Green Cargo

Rapport från Järnvägsstyrelsens granskning. Färdigställd i december 2006.

1 Sammanfattning

Green Cargo AB tillkom vid bolagiseringen av Statens Järnvägar årsskiftet 2000/2001. Förutom järnvägstrafik bedrivs även transporter med lastbil. Solna är huvudort. Affärsidén är ”att erbjuda hållbara logistiklösningar som möter höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö”. Green Cargo har 435 lok och 7290 vagnar. Omsättningen för år 2005 var 5,9 miljarder SEK med 3187 personer anställda (inklusive dotterbolag) och volymen var 32,2 miljarder bruttotonkilometer.

Revisionen genomfördes av Martin Fridleifer, Michael Wallin, Karl-Inge Werkelin och Gunilla Björklund i februari-mars år 2006.

Syftet var att se om Green Cargo 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.

Green Cargos säkerhetsstyrningen täcker verksamheten väl, men har inte i alla delar nått ut till personalen. Järnvägsstyrelsen har tidigare noterat brister i Green Cargos förmåga att omsätta föreskrifter och interna rutiner i praktisk handling. Den operativa verksamheten fungerar därför i många stycken enligt principen att personalen arbetar som de alltid gjort, vilket inte är långsiktigt hållbart ur trafiksäkerhetssynpunkt. Säkerhetsstyrningssystemet är inte den bas för den dagliga verksamheten som företaget strävar efter, vilket till stor del hänger samman med brister i datormognad och därtill ovana vid detta arbetssätt. Green Cargo har, av samma anledning, även svårt att nå ut med säkerhetsmålen till alla medarbetare på ett sådant sätt att engagemang skapas för dessa frågor.

Revisionen visar att Green Cargo lägger ner ett omfattande arbete på att komma till rätta med de områden där svagheter finns. Detta sker framförallt med tydliga mål och aktiviteter kopplade till dessa. Även här kan det konstateras att företaget har svårt att åstadkomma den delaktighet som är nödvändig för att realisera målen fullt ut.

Green Cargo har god kontroll på att personalen har rätt utbildning för de arbetsuppgifter som skall utföras. Även repetitionsutbildningarna fungerar tillfredsställande enligt de verifieringar som gjorts vid revisionen, möjligen med undantag för typutbildningar som är ett område där personalen efterlyser insatser.

Green Cargos interna tillbudsrapporteringen uppvisar brister i form av att för få händelser rapporteras i förhållande till vad som kan förväntas, trots att detta är ett område som Green Cargo har arbetat med och ligger jämförelsevis långt fram med inom branschen.

För att svara mot de krav som finns på verksamheten som järnvägsföretag skall Green Cargo vidta följande åtgärder:

Säkerhetsstyrning:

- Implementera säkerhetsstyrningssystemet inom hela organisationen.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Redovisa vad som kommer att göras för att det skall bli enklare för personalen att söka ut vad som gäller dem.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Utföra systematiska kontroller av att personalen kan ta ut de dokument de behöver och att de också gör detta.
4 och 5 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Policy och mål:

- Involvera personalen i målen på ett bättre sätt.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Tillse att personalen deltar i arbetsplatsträffar i erforderlig omfattning för att kunna ta till sig den information med bäring på trafiksäkerhet som detta forum är tänkt att förmedla.
5 och 6 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Normer:

- Intet.

Medel och resurser:

- Tillse att personal som behöver repetition av typutbildningar får det.
4 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

- Tillse att personalen informeras om vilka åtgärder som skall vidtagas vid brister på fordon.

7 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon

- Se över om det finns arbetsuppgifter som tidsmässigt inte är förenliga med gällande instruktioner.

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

- Tillse att personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten medvetandegörs om kraven i BV-FS 2000:4.

2 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

- Ta fram utbildningsplan för rangerpersonal och tillsända Järnvägsstyrelsen denna för godkännande.

8 och 9 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Ansvarsförhållanden:

- Intet.

Olyckor och tillbud:

- Förbättra erfarenhetsåterföringen till den egna personalen.

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

- Tillse att rapporteringsgraden ökar för avvikelser och tillbud.

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

Risakanalys:

- Redovisa om riskbedömning eller riskanalys gjorts för ”bakvända” spårledningsplaner i Malmö.

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

Intern revision:

- Tillse att resultatet av interna revisioner får en bättre spridning bland Green Cargos medarbetare.

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

2 Summary

Green Cargo AB came into being when Statens Järnvägar (*Swedish State Railways*) was privatised on 1 January 2001. In addition to rail freight services, the company runs a road haulage operation. Its headquarters are in Solna, north of Stockholm. Green Cargo's business concept is "to offer sustainable logistics solutions that comply with stringent safety, quality and environmental requirements". Green Cargo has 435 locomotives and 7290 wagons. The company's sales for 2005 were SEK 5.9 billion, with 3187 employees (including subsidiary companies) and the volume was 32.2 billion gross ton-kilometres.

The audit was carried out by Martin Fridleifer, Michael Wallin, Karl-Inge Werkelin and Gunilla Björklund in February and March of 2006.

The purpose was to determine whether Green Cargo has a functioning system for safety management and to see how successful the company has been in applying *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetskontroll* (*The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management*) in its operations. Green Cargo's compliance with the Railway Act (2004:519) and the company's own regulations was also checked.

Green Cargo's safety management system covers the company's operations well, but the personnel are not aware of every aspect. The Swedish Rail Agency has previously noted shortcomings in Green Cargo's ability to convert regulations and internal routines into practical action. Consequently, the operational activity works in many respects on the principle that the personnel work the way they have always worked. From the point of view of traffic safety, this is not sustainable in the long term. The safety management system is not the basis for day-to-day operations that the company is aiming for. This is largely due to lack of computer literacy and also unfamiliarity with that way of working. For the same reason, Green Cargo has difficulty communicating the safety goals to all employees in such a way as to create commitment to these issues.

The audit shows that Green Cargo puts a great deal of work into dealing with areas where there are weaknesses. This is done above all with clear goals and activities linked to these goals. Here too, it was found that the company finds it difficult to achieve the participation that is necessary if the goals are to be fully achieved.

Green Cargo is good at ensuring that the personnel have the right training for the duties they have to perform. The refresher courses also function satisfactorily according to the checks done in the audit, possibly with the exception of loco type courses, an area where the personnel are looking for further efforts.

Green Cargo's internal incident reporting system exhibits shortcomings in the form of not enough events being reported in relation to what might be expected, even though this is an area that Green Cargo has worked on and in which it is comparatively far advanced within the sector.

To meet the requirements for a railway company, Green Cargo must take the following steps:

Safety management:

- Implement the safety management system throughout the organisation.
Section 5 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)
- Describe what will be done to make it easier for the personnel to find out what applies to them.
Section 5 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)
- Carry out systematic checks to ensure that the personnel can take out the documents they need and that they actually do so.
Sections 4 and of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

Policy and goals:

- Involve the personnel more in the goals.
Section 5 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)
- Make sure that the personnel take part in the workplace meetings to the necessary extent so that they can take on board the information relating to traffic safety which that forum is intended to communicate.
Sections 5 and 6 of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

Standards:

- No action.

Means and resources:

- Make sure that personnel who need loco type refresher courses get them.
Section 4 of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten (The regulations of the Railway Inspectorate on training for personal with duties important for traffic safety).

- Make sure that the personnel are informed about the action to be taken when there is a shortage of vehicles.

Section 7 of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av vehicle (The regulations of the Railway Inspectorate on inspection, function checking and maintenance of vehicles)

- Check whether there are duties that are not compatible with current instructions.

Section 8 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

- Make sure that personnel with duties that are important for traffic safety are made aware of the requirements of BV-FS 2000:4.

Section 2 of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten (The regulations of the Railway Inspectorate on health investigation and state of health for personnel with duties important for traffic safety)

- Draw up a training plan for shunting personnel and sent it to the Swedish Rail Agency for approval.

Sections 8 and 9 of Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten (The regulations of the Railway Inspectorate on training for personal with duties important for traffic safety).

Responsibility relationships

- None.

Accidents and incidents:

- Improve the feedback of experience to the company's own personnel.

Section 6 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

- Make sure that the level of reporting increases for non-conformities and incidents.

Section 6 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

Risk analysis:

- State whether risk assessment or risk analysis has been done for “reversed” track circuit plans in Malmö.

Section 9 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

Internal audit:

- Make sure that the results of internal audits are more widely disseminated among Green Cargo employees .

Section 6 of BV-FS 1996:1 Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning (The regulations of the Railway Inspectorate on internal control by safety management)

3 Bakgrund

3.1 Beslut om revision

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

3.2 Deltagare från Järnvägsstyrelsen

Revisionen genomfördes av Martin Fridleifer (revisionsledare), Michael Wallin (revisor), Karl-Inge Werkelin (revisor) och Gunilla Björklund (MTO-sakkunnig) i februari-mars år 2006.

3.3 Syfte

Syftet var att undersöka om Green Cargo 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 ett relativt stort antal tillsyner riktats mot Green Cargo. Brister har påpekats framförallt rörande vallväxling och därtill hörande rutiner, utbildningar, instruktioner och arbetssätt. Förutom påpekade brister har Järnvägsinspektionens och Järnvägsstyrelsens tillsyner även gett indikationer om att det på ett övergripande plan funnits svårigheter att implementera säkerhetsstyrningssystemet på alla nivåer. Ett stort antal utredningar efter inträffade händelser har också visat på detta.

Vid den revision som Järnvägsinspektionen genomförde under slutet av år 2001 och gav ut år 2002 gavs följande förslag till åtgärder:

- Green Cargo bör se över sin säkerhetsordning enligt kraven i BV-FS 2000:2 ”Järnvägsinspektionens föreskrift om säkerhetsordning”. Den bör kompletteras med föreskrifter om underhåll av fordon och precisera vilka föreskrifter företaget tillämpar för underhåll och besiktning av spårinnehav.
- Green Cargo bör ge ut ett dokument för handläggning och rutiner angående hälsokrav enligt BV-FS 2000:4 § 17, Detta finns idag inte reglerat inom Green Cargo.
- Green Cargo bör upprätta kompletta förteckningslistor över gällande föreskrifter och därmed förtydliga sin dokumenthantering.

- Green Cargo bör, inom ramen för internkontroll, se till att interna föreskrifter och myndighetsregler bekantgörs inom hela organisationen.
- Green Cargo bör förbättra sina rutiner för utredning av olyckor och tillbud enligt BV-FS 1997:3 ”Järnvägsinspektionens föreskrift om rapportering av olyckor och tillbud”.
- Green Cargo bör bryta ned trafiksäkerhetsmålen enligt 5 § i BV-FS 1996:1 ”Järnvägsinspektionens föreskrift om internkontroll genom säkerhetsstyrning”.

3.5 Olyckor de senaste fem åren

Vid en översikt av anmälda händelser och tillbud till Järnvägsstyrelsen går det inte att se några tydliga trender, men det skall i sammanhanget tas i beaktande att denna statistik endast bygger på händelser som av anmälaren bedömts som anmälningspliktiga.

3.6 Tillstånd för verksamheten

Green Cargo AB har tillstånd för järnvägstrafik på statens spåranläggning med anslutande sidospår, på Inlandsbanan samt på Öresundsförbindelsen. Green Cargo har också tillstånd för järnvägsinfrastrukturförvaltning på ett antal platser, vilket denna revision inte har omfattat.

3.7 Företaget

Green Cargo AB, som ägs av staten, tillkom vid bolagiseringen av Statens Järnvägar årsskiftet 2000/2001. Företaget har sitt säte i Solna. Green Cargo AB inklusive dotterbolag har ca 90 % av godstrafiken på järnväg i Sverige. Förutom järnvägstrafik bedrivs även transporter med lastbil. Affärsidén är ”att erbjuda hållbara logistiklösningar som möter höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö”. Green Cargo inklusive dotterbolag har 3187 personer anställda och trafiken bedrivs med 435 lok och 7290 vagnar. Omsättningen för år 2005 var 5,9 miljarder SEK och volymen 32,2 miljarder bruttotonkilometer.

Nuvarande VD tillträdde posten vid bildandet av Green Cargo AB.

Green Cargo AB organisation

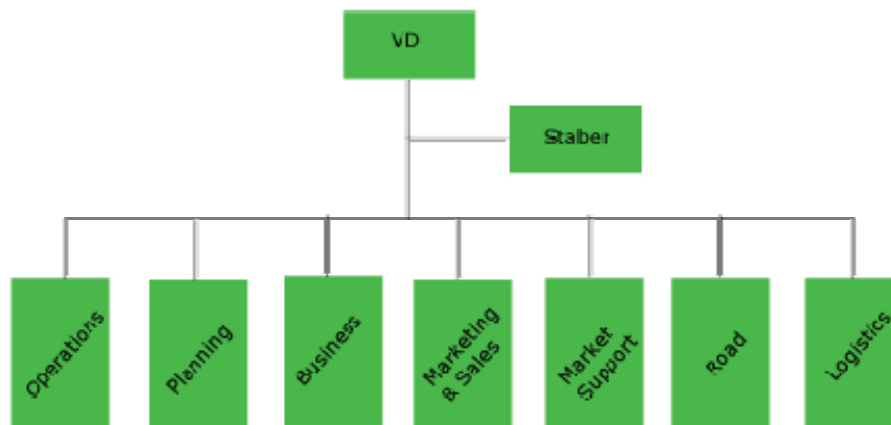


Bild 1. Green Cargo AB organisation

3.8 Om Järnvägsstyrelsen

Den 1 juli 2004 startade Järnvägsstyrelsen sin verksamhet. Järnvägsstyrelsen är en självständig myndighet med uppgift att handlägga frågor enligt Järnvägslagen(2004:519) och enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157).

Järnvägsstyrelsen övertog Järnvägsinspektionens ansvar och uppgifter när det gäller säkerheten i järnvägssystem, tunnelbanesystem och spårvägssystem, samt tillsyn av transporter av farligt gods på järnväg.

Järnvägslagen 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), som ersatt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 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. Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS), som bygger på järnvägssäkerhetslagen, gäller till dess Järnvägsstyrelsen föreskriver om annat.

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 ovanstående är *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning* främsta revisionskriterium för denna tillsyn. I föreskriften 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 region Hallsberg, Borlänge, Malmö och Luleå där intervjuer med regionchefer och utvalda funktioner (trafiksäkerhetshandläggare, vagninstruktörer och lastningsinstruktörer) gjordes och besök för verifieringar genomfördes. Intervjuer gjordes också på central nivå med

VD, chef trafiksäkerhet, chef och vice chef Operations samt samordnare olyckor och tillbud.

Revisionen har inte omfattat järnvägsinfrastruktur, underhåll av fordon eller Green Cargos underentreprenörer.

5 Genomförandet

Revisionen tidsplanerades med Green Cargo varefter revisionskriterier och tillvägagångssätt meddelades i brev i februari 2006. I brevet ombads Green Cargo att sända de dokument som är viktiga för styrningen av deras trafiksäkerhet. Revisionsteamet fick också via Internet tillgång till Green Cargos interna dokumentsystem ”Våra dokument”.

Under vecka 6 hölls ett förmöte då revisionen detaljplanerades med företagsledningen.

Revisionen genomfördes under vecka 8 till 10. Den genomfördes dels genom intervjuer med ledningen, centralt och lokalt, intervjuer med trafiksäkerhetshandläggare, vagninstruktörer och lastningsinstruktörer, dels genom verifieringar med operativ personal.

Green Cargo 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 förenade med verksamheten som järnvägsföretagare.

6 Resultat av intervjuer och verifieringar samt revisorernas analys

6.1 Säkerhetsstyrning

6.1.1 Intervjuer

Green Cargo system för säkerhetsstyrning bygger på att alla dokument finns tillgängligt via intranätet, under "Våra dokument". Dokumenten är identifierbara med namn och nummer. Utgåvenummer och utgivningsdatum finns på dokumenten, samt en hänvisning att aktuell utgåva alltid återfinns i "Våra dokument". En uppdelning för dokumenten finns i olika nummerserier, vilket gör att det är lätt att skilja ut vad som rör säkerhet i spårtrafik. Emellertid finns en del dokument med koppling till säkerhet som återfinns i andra nummerserier.

Trafiksäkerhetsstyrande dokument finns under 80-serien på intranätet. Nummerserien C 08-01 innehåller funktionsbeskrivningar som tydligt anger delegeringar och ansvarsområden. Detta finns vidare nedbrutet för divisionerna inom Green Cargo. Inom divisionen Operations, som handhar tågtrafiken, finns nedbrytning för de sju regionerna.

Nya dokument ligger i en särskild lista under "Våra dokument" och denna är det första som kommer upp. Dokumenten ligger kvar i fyra veckor, men för personal som är borta längre blir det svårare att finna det som är nytt. Det finns brister i möjligheterna att söka i den relativt omfattande mängden dokument, t ex går det inte att söka fram vilka dokument som, gäller för en viss funktion. Det finns en medvetenhet om att sökmöjligheterna är begränsade och förbättringar är på gång. Till exempel håller lokala sidor på att införas, så att de anställda lättare skall kunna plocka ut vad som berör just dem.

Chefen trafiksäkerhet är ansvarig utgivare för alla trafiksäkerhetsdokument, en person på staben Human Resources är ansvarig utgivare för utbildningsplaner. Revidering av dokument är sakredaktörens ansvar.

Det finns en förteckning över vilka som får ge ut dokument. Det är endast ett fåtal personer som har rätt att publicera dokumenten på hemsidan.

Alla anställda har fått utbildning på hur de skall kunna ta del av de dokument som berör dem. Vissa dokument ges dock även ut i pappersform. Dessa är markerade med röd text. Dokument C59-06 A styr utgivningen av pappersutgåvor.

På ordertavlor finns det anslaget vilka nya dokument som skall gälla för olika funktioner. På en del platser skickas veckobrev ut med denna information, men det är olika i regionerna.

På vissa platser är det en del av uppföljningen eller fortbildningen att kontrollera att medarbetaren kan ta ut de dokument som behövs, på andra platser kontrolleras enbart att medarbetaren har rätt dokument med sig i samband med uppföljning.

Ordertavlor kommer på sikt att ha spelat ut sin roll, allting kommer att vara elektroniskt och det som finns där skall alltid vara uppdaterat. För närvarande existerar dock båda systemen parallellt med varandra. På en del platser delas vissa dokument ut personligt i postfacken.

I de interna revisionerna kontrolleras att dokumenten når ut till de berörda. Vid revisionerna genomförs samtal med personalen längst ut i organisationen och verifieringar görs angående i vilken grad dokumenten är kända och följs. Utöver den kontroll av förmågan att ta ut nödvändiga dokument som på vissa platser görs i samband med uppföljning görs en motsvarande kontroll när personal råkat ut för någon händelse.

Som anställd på Green Cargo finns ett ansvar att söka den information som krävs. Säkerhetspersonal ansvarar själva för att egen dokumentation är aktuell och måste kontrollera inför varje pass vad som är nytt. Det förekommer inte någon kvittering av att den anställde mottagit och förstått ett dokument, utan det ligger i den enskildes ansvar.

6.1.2 Verifieringar

Alla har tillgång till det de behöver via ”Våra dokument”, men datorvanan varierar mycket, dels beroende på ålder men det finns också skillnader mellan de besökta platserna. Intervjuad personal uppger att den som inte själv kan hantera datorer löser detta genom att kompisen hjälper till eller genom att t ex arbetsledare delar ut dokumenten i postfacken. En del medarbetare säger sig inte ha fått någon datorutbildning.

En del av de intervjuade går inte in i ”Våra dokument” inför varje arbetspass och kontrollerar om förändringar skett. Några av de intervjuade menar att det inte hinns med.

Den information som finns på ordertavlor skall enligt uppgift på en plats vara samma som elektroniskt. På andra platser ges andra besked. Det förefaller inte finnas något som styr vad som skall vara på ordertavlorna. På en del platser förekommer det att personalen inte kontrollerar den ordinarie ordertavlan utan förlitar sig på information som finns på en tavla i ”kuren” på bangården.

På flera av de besökta platserna förekommer anslag på ordertavlan som inte hör hemma där, då de informerar om t ex sociala aktiviteter.

Nya dokument ligger ute som ”nya” i fyra veckor, men revisionsteamet fick inte något bra svar på hur en medarbetare som kommer tillbaka efter semester eller annan frånvaro som är längre än fyra veckor blir uppmärksam på det som redan försvunnit från listan.

6.1.3 Analys

Green Cargo förutsätter att den som är anställd av företaget skaffar den information han/hon behöver för sitt arbete. Ett problem är dock att alla inte har tillräcklig kunskap i hanteringen av datorer för att kunna fullgöra det som förväntas av Green Cargos medarbetare. Systemets uppbyggnad försvårar också, då det inte är lätt för personalen att plocka ut det som är relevant för just dem. Kontroll av om alla kan plocka ut de dokument som de behöver sker inte på alla platser, varför företaget inte säkert kan veta i vilken utsträckning detta sköts. Slarv med att kontrollera ordertavlor eller ”Våra dokument” förekommer också bland personalen.

Det torde också vara lätt hänt att personal inte uppmärksammar dokument som rör dem i den relativt stora mängd som ligger ute som ”nya” dokument. Risk finns t ex att personal som varit borta längre än fyra veckor missar information som hunnit tas bort från listan, vilket kan resultera i att vital säkerhetsinformation inte når ut till de som skall utföra den operativa driften.

Olika informationsvägar tillämpas (”Våra dokument”, utdelning i postfack, anslag på ordertavlor) och i praktiken saknas ett enhetligt arbetssätt inom Green Cargo. Detta kan vara en omständighet som försvårar säkerhetsstyrningen inom företaget, dels för att osäkerhet kan uppstå hos medarbetare kring var viktig information finns att tillgå, dels för att ledningen av misstag kan tro att information gått ut via åtminstone någon av alla de kanaler som finns.

Med de brister som beskrivits ovan blir det lätt så att allt fortsätter i gamla hjulspår och förändringar är svåra att åstadkomma. Personalens erfarenhet och kunnande är en faktor som hjälper till att hålla upp nivån i verksamheten, men på lite längre sikt kan bristerna i styrning leda till försämringar i trafiksäkerheten och i alla händelser är det en hämsko på utvecklingen.

Green Cargo har det yttersta ansvaret för säkerheten i sin trafik och måste därför förvissa sig om att det som beskrivs i de egna föreskrifterna också är det arbetssätt som i praktiken tillämpas av personalen och det är därför av stor vikt att informationen är entydig, når fram till alla samt implementeras fullt ut.

6.2 Policy och mål

6.2.1 Intervjuer

Green Cargos verksamhet styrs med policydokument som beslutas av företagsledningen. Nedbrytning har gjorts till mål för att förtydliga vad som egentligen menas. Ledningens genomgång sker varje kvartal och det finns ett trafiksäkerhetsråd där deltagarna går igenom statistik och mål och analyserar trafiksäkerheten. Målen fastställs i en process med VD som beslutande person. Krav skickas till regionerna som får ta fram åtgärder och genomföra dem.

Det finns ett trafiksäkerhetsindex där varje olycka av en viss typ får ett visst värde. Index redovisas för varje månad.

År 2000 var indexet 90 % och idag 94. Ett index på 100 innebär inga (noll) olyckor. År 2005 var målet att nå upp till 93 % och utfallet blev 92,5 %.

Fyra olyckstyper har tilldelats schablonbelopp och redovisas återkommande för personalen. Dessa fyra är kollision, påkörning, urspårning samt plankorsningsolyckor (på sidospår). Dessa olyckstyper har valts ut för att det är olyckor som personalen har möjlighet att genom det egna agerandet undvika. Regionerna själva sätter målen för hur många olyckor som maximalt får ske.

Information om målen ges på arbetsplatsträffar, i uppföljningsarbetet och genom måltavlorna, där det på ett enkelt sätt redovisas vad som har hänt. Intranätet, informationsutskick och personaltidningen är andra sätt att sprida målen och måluppfyllelsen.

Avdelningen Operations har genomfört aktiviteter för att minska antalet olyckor. I regionerna sker arbete med olika aktiviteter för att minska antalet olyckor. Som exempel på aktivitet kan nämnas att på en bangård fick en bangårdsinstruktör delta i det dagliga arbetet i ett par veckor för att kontrollera att det fanns tillräckligt med tid för att utföra alla uppgifter och för att sprida kunskap om hur arbetsuppgifter skall utföras på ett korrekt sätt.

Det hålls medarbetarplansamtal där fokus ligger på vad som är viktigt i arbetet de tre närmaste månaderna. Målsättningen är att alla Green Cargos anställda skall ha medarbetarplaner som utgår från sådana samtal. Idag finns medarbetarplaner för alla tjänstemän.

Det finns planer på att ytterligare öka integrationen mellan ledningssystemen för kvalitet och trafiksäkerhet.

Det förekommer olika uppgifter beträffande arbetsplatsträffar. Vid en del intervjuer hävdades att det är obligatoriskt att gå på två arbetsplatsträffar per år, medan det vid andra intervjuer angavs att det var frivilligt deltagande. Det uppges ofta att det är svårt att få förarna att komma på träffarna. En nedbrytning av de mål som finns i kombination med den nya organisationen med färre medarbetare per chef förväntas dock stimulera deltagandet. På en av de besökta platserna tillämpas strategin att involvera tongivande medarbetare i olika aktiviteter, t ex tidtabellsläggning, för att vinna större acceptans hos personalen.

Återkopplingsamtal hålls med medarbetare som varit inblandad i olycka eller allvarligt tillbud. I samtalet går chef och medarbetare igenom händelseförloppet och produktionsförutsättningar, attityder samt säkerhetens prioritet betonas.

Attityder och värderingar anses inom Green Cargo vara mycket viktigt och det betraktas som en stor utmaning att arbeta med detta område. Attityder och värderingar är något som diskuteras på arbetsplatsträffar. Ett belysande exempel som framhålls är hur personalen på en plats hade en uppfattning om hur bangården såg ut och arbetade utifrån denna uppfattning, trots att det i instruktionerna stod hur arbetet egentligen skulle gå till. Ett annat exempel från Green Cargos ledning på behovet av att arbeta med attityder är det faktum att det på järnvägen har blivit accepterat att spåra ur p.g.a. snö och is, medan det på

landsvägen knappast är accepterat att köra i diket för att det snöar. Ute i regionerna betonas att förarna inte skall gå in på spår där urspårningsrisk föreligger p.g.a. dålig snöröjning, utan istället kontakta infrastrukturförvaltaren så att det blir åtgärdat.

Regionerna arbetar också med att öka tillbudsrapporteringen. Olika metoder provas, t ex förenkling av själva rapporteringen genom flera alternativa rapporteringssätt. Även utlottningar av biobiljetter bland dem som rapporterat förekommer.

Ett ytterligare exempel på hur Green Cargo arbetar med säkerheten är att studiebesök kommer att göras på SAS för att se hur de arbetar med trafiksäkerhetsfrågor.

6.2.2 Verifiering

Det är för de allra flesta medarbetare som intervjuats obekant vad Green Cargos ledning lyft fram som viktiga arbetsområden.

”Trafiksäkerheten främst” säger många medarbetare, men de känner sällan till målen som Green Cargo har för trafiksäkerhet. Många känner till målen för kvalitet och hänvisar till dem istället.

En del känner inte till policy och mål så väl och enligt egen utsaga beror detta på att de inte går så ofta på arbetsplatsträffarna. Förare har svårare än andra att närvara. Någon uppger att arbetsplatsträffarna är utanför arbetstiden och att ersättning inte ges för deltagande. Av denna anledning har den intervjuade inte deltagit.

Någon intervjuad menar att det är mer fokus på kundens önskemål än säkerheten och att en förändring till det sämre skett över tiden. Ett större antal framhåller tvärtom att det blivit ett ökat fokus på säkerheten från det att Green Cargo bildades.

6.2.3 Analys

Att personalen inte är involverad och delaktig på det sätt som är önskvärt innebär att målen blir svårare att uppfylla. Allas engagemang krävs för att nå längre än till bara en pappersprodukt.

Att en del medarbetare sällan deltar på arbetsplatsträffar innebär en risk för att viktig information inte överförs till dem. Det kan också få konsekvensen att dessa personer blir mindre engagerade i de gemensamma målen. Om inte alla arbetar mot samma mål, utan i värsta fall till och med stretar åt olika håll, kan en negativ inverkan på säkerheten bli resultatet.

6.3 Normer

6.3.1 Intervjuer

Det finns hänvisningar i Green Cargos dokument till de externa krav som gäller. Det finns även ett dokument som talar om vilka externa normer som gäller.

Utredningsledaren styrs av Green Cargos regelverk och befattningsbeskrivningen. Chefen för Staben Safety ansvarar för att lagen om utredning av olyckor följs.

Green Cargo efterlyser generella regler för lastsäkring, då olika regler är ett problem vid interaktion med andra transportörer. Även ur konkurrenshänseende upplevs det som ett problem.

6.3.2 Verifiering

Medarbetarna hänvisar uteslutande till att externa normer finns införlivade i Green Cargos egna dokument.

6.3.3 Analys

Green Cargos arbetssätt, där medarbetarna får del av externa normer genom att dessa införlivas i de egna föreskrifterna, fungerar bra. Hänvisning finns också till grundkraven, vilket är bra för den engagerade medarbetaren som vill förkovra sig genom att läsa vidare i dem.

Generella regler för lastsäkring är något som Järnvägsstyrelsen för närvarande arbetar med att ta fram, i samarbete med branschen.

6.4 Medel och resurser

6.4.1 Intervjuer

Green Cargo uppger att de har bra ekonomiska medel och pekar på en positiv finansiell utveckling. De intervjuade betonar att Green Cargo aldrig kommer att nedprioritera säkerheten av ekonomiska skäl.

Stora moderniseringar kommer att göras på lok och vagnar. VD beslutar om investeringar upp till 10 miljoner. Green Cargo satsar på att ”ta järnvägen från stenåldern till dataåldern”. Tanken är att loken skall vara uppkopplade till Internet så att förarna kan plocka ut dokument momentant.

En dubblering har skett av antalet chefer i Göteborg, som är pilotområde. Tidigare hade en del chefer 100-150 personer under sig, vilket är alldeles för mycket.

Säkerhetsavdelningen har en egen budget.

En drogpolicy finns och det görs slumpvisa kontroller. Green Cargo anser att det ibland är bättre att rehabilitera en redan befintlig anställd än att anställa en ny, men inte alla får en andra chans. Alla Green Cargos lastbilar har alkolås och snart skall även alla lok ha det, något som lokförarna enligt uppgift är mycket positiva till. I region Luleå görs drogtest även på arbetsledning och annan administrativ personal. I regionerna ges olika svar angående om drogtest alltid utförs vid olyckor.

Chefen Planning ansvarar för underhållsprogram, att underhåll av fordon planeras in och utförs. Operations har mottagaransvar, vilket inbegriper att de skall se till att det

inte kommer ut lok som det är fel på. Chefen Planning budgeterar, chefen Operations får kostnaderna.

Ambitionen är att införa ärendehanteringssystemet Synergi för alla ärenden, inte bara trafiksäkerhetsärenden. Återföring till personalen sker genom måltavlor.

Beträffande personella resurser sker alltid en kontroll av att de sökande har dokumenterad utbildning. Urvalstester används också. Green Cargo uppger att detta alltid är svårt. En del olämpliga fångas i testerna, men inte alla. Green Cargo har som mål att genom utbildning förändra attityderna där så behövs.

Inhyrning av personal sköts centralt. Register över personalens utbildning, fortbildning och hälsa administreras dock regionalt. Personalfördelare ser till att ingen används till en arbetsuppgift som han/hon inte får utföra. Personalhandläggare och personalfördelare ser till att personalen blir hälsoundersökt. Det är oklart om personalen är medveten om de regler som gäller, det förekommer nästan aldrig att någon anmäler förändringar i hälsotillståndet i perioden mellan de obligatoriska undersökningarna.

Vagninstruktörerna, lastningsinstruktörerna, trafiksäkerhetshandläggarna på respektive region och hela Staben Safety är resurser för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå. Tanken är att använda instruktionsförarnas kompetens mer effektivt. De skall användas mer för att stötta regioncheferna. Green Cargo anser sig vara väl rustade personellt.

För att försäkra sig om att inhyrd personal uppfyller Green Cargos krav tar man del av det uthyrande företags säkerhetsstyrning. En kontroll görs av att de som hyr ut kan visa papper på att personalen är utbildad och hälsoundersökt.

Om Green Cargo använder sig av en entreprenör för att bedriva järnvägstrafik görs en kontroll innan samarbetet etableras. Numera får sådana avtal inte tecknas ute i regionerna. Med TÅGAB finns ett dubbelsidigt utbyte som fungerar bra.

6.4.2 Verifiering

Intervjuad personal uppger att ”det känns som vi är på rätt väg och att rätt saker prioriteras”. Intervjuade uppger också att det sällan blir nej när de behöver pengar till säkerhets- eller kvalitetshöjande åtgärder.

Det finns ett dokument gällande ”Riktlinjer för hälsofordringar” (A 80-05). I detta dokument finns en inaktuell länk till Järnvägsstyrelsen och en ”gammal” sakredaktör.

Någon intervjuad flaggade för att det är stora pensionsavgångar som väntar och att bemanningen måste ses över p.g.a. detta.

Flera medarbetare framhöll att Green Cargo utvecklats positivt både vad gäller säkerhetstänkande och ekonomi.

Medarbetarna tycker generellt att den utbildning de får är bra, men i Tomtebodas efterlysning i flera fall repetitionsutbildning på loktyperna. Någon framför också att repetitionsutbildningarna inte innehåller något reellt återföringsmoment av tillbud

och olyckor. Större vikt borde också läggas på säkerhetsplan och lokala bestämmelser, anser samma person.

Intervjuad personal känner oftast inte till att de skall anmäla förändringar i sin hälsa till företaget och har svårt att ange vad som det är anmälningskrav på, men de flesta anser, när de får exempel (hörsel, syn, diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar) presenterade, att det är självklart att de skulle meddela arbetsgivaren om sådant. Någon var tveksam till att anmäla synförändringar utan ansåg att det var tillräckligt att skaffa glasögon.

Ibland anses det inte finnas tid till att gå helt efter reglerna (uppges på flera platser) och vid dessa tillfällen ”genar” personalen, trots att de är fullt medvetna om att det finns risker i arbetet. Exempel på farliga beteenden är att hoppa av i för hög fart och gå mellan fordon i rörelse. En intervjuad uppgav att det inte hinns med att ha uppsyn i rörelseriktningen när postvagnarna växlas i Tomtebodan. Revisionsteamet har också sett exempel (på andra platser) på när vagnssyning endast görs på en sida av tåget och hur det slarvas med att byta körande vid växling. Det förekom också att personal gick mellan radiostyrt lok i rörelse och vagnar som skulle tillkopplas.

Vid ett par tillfällen skickades vagnar iväg utan åtgärd, trots att det fanns färgflagning på hålkärl som borde ha föranlett kortning (ett sätt att markera brister). Intrycket är att detta beror på en kombination av osäkerhet i bedömningarna och en ovilja att orsaka produktionsstörningar.

Stressfaktorn anses vara hög ibland eftersom det finns avtal med kunderna som måste följas. Det finns även ett motstånd hos personalen till att ”vägra” utföra arbete till exempel innan snöröjning skett, trots att medvetenhet finns om riskerna med djup snö och is i spåren. Skyddsombuden anses vara för svaga. Intervjuade uppger att om någon är sjuk, så det blir svårt att hinna med, får tåget bli sent. Säkerheten är inte något det tummas på, uppger de intervjuade.

Många har diffusa begrepp om vad som sägs i drogpolicyn, men antar att det är ”nolltolerans” som gäller.

I Malmö finns ingen utbildningsplan för personal i rangertorn (härefter kallade rangerpersonal) och det är inte uppstyrt hur dessa utbildas och vilka kriterier som finns för godkännande.

6.4.3 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. Det är därför ett problem att Green Cargos personal på flera platser anger att det finns för lite tid för att arbeta på ett korrekt sätt. Intervjuad personal uppger visserligen att de inte tummar på säkerheten, men det finns alldeles för många exempel på att det inte är så i praktiken. Viljan att hinna med även när det är för mycket att göra på kort tid finns hos personalen och detta leder till att de tar genvägar. I en del fall kan detta leda till trafiksäkerhetsrisker.

Att många intervjuade inte är medvetna om att de skall anmäla förändringar i hälsotillståndet innebär en risk för att personal i arbete av betydelse för trafiksäkerheten inte uppfyller de uppställda kraven. I förlängningen skulle detta kunna leda till olyckor.

Den brist på repetitionsutbildning på de olika loktyperna som förare upplever är ett problem då att det ger en osäkerhet i arbetet. Säkerhetsmässigt kan det finnas en negativ inverkan när förarnas uppmärksamhet och koncentration störs av detta.

De oklarheter som finns kring åtgärder vid flaggande hålkärl är ett allvarligt problem, eftersom vagnar tillåts rulla vidare när de inte borde det. Personalen förefaller vara osäkra i sin bedömning och drar sig för att växla undan vagnar och därigenom orsaka förseningar eller andra störningar i produktionen.

Rangerpersonal utför en arbetsuppgift av betydelse för trafiksäkerheten och därför skall det finnas en godkänd utbildningsplan även för dem.

6.5 Ansvarsförhållanden och arbetsuppgifter

6.5.1 Intervjuer

Delegeringar från VD och ut till nästa led är påskrivna av båda parter.

Vidaredelegeringar till t ex regionchefer görs. VD har skriftligen delegerat uppgifter som berör trafiksäkerhet till berörda divisions- och stabschefer. I delegeringarna finns angivet vad som är tillåtet att delegera vidare.

Vice chefen för Operations samordnar trafiksäkerhetshandläggarna. Han samordnar även vagninstruktörerna och lastningsinstruktörerna.

Det finns ett trafiksäkerhetsråd där en genomgång av trafiksäkerhetsarbetet sker.

De olika regionerna lämnar förslag på aktiviteter till chefen för Operations, vilken i sin tur förankrar dessa hos VD för Green Cargo. Varje månad lämnar regionerna in en rapport över utfallet. Varje kvartal görs besök på regionerna för att följa upp aktiviteternas utfall.

En plan för interna revisioner finns för de kommande 1½ åren. Staben Quality fastställer denna plan efter samråd med Staben Safety.

Green Cargos trafiksäkerhetshandläggare träffas varje månad. Trafiksäkerhetsrådet träffas 4-6 gånger per år.

6.5.2 Verifiering

Funktionsbeskrivningar och befogenheter finns för olika funktioner inom organisationen.

Funktionsbeskrivningar finns enligt uppgift för all personal i säkerhetstjänst. Däremot finns det inte befattningsbeskrivningar för alla ännu. En medarbetarplan

utarbetas där medarbetaren tillsammans med chefen kommer överens om vad som skall ingå.

6.5.3 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. Det är positivt att Green Cargo genomför ett så ambitiöst arbete inom detta område.

6.6 Olyckor och tillbud

6.6.1 Intervjuer

Rutin för den omedelbara hanteringen av tillbud och olyckor finns i A 62-04 ”Riktlinjer för åtgärder vid järnvägsolycka”. Rutiner för det efterföljande utredningsarbetet finns i A 63-04 ”Riktlinjer för utredning av järnvägsolycka”.

Definitionerna på de olika begrepp som används för inträffade händelser är enligt följande:

En olycka är en oönskad händelse som resulterar i skador på människor, material eller miljö.

Ett tillbud är en oönskad händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till skada på människor, utrustning, material eller miljö.

Ett förhållande är andra avvikelser än olycka och tillbud som skulle kunna medverka eller leda till skada, t.ex. buskar nära spåret, osmord växel, obefintlig belysning (vilket kan leda till arbetsolyckor).

OSPA (Otillåten StoppPassage) är tillbud som kategoriseras efter allvarlighetsgrad och hanteras enligt särskilda rutiner.

Green Cargo har idag ca 2,5 gånger så många rapporterade tillbud som olyckor. Önskan är att öka rapporteringsgraden för att kunna göra bättre analyser. Insatser görs för att förklara för personalen att det behövs många tillbudsrapporter för att få medel till förändringar. Det är viktigt att förbättra återkopplingen, så att personalen vet vad som händer med det de rapporterat. Tillbudsrapporteringen anses ha ökat. Tillbudsrapporter från norra delen av Sverige är färre än från övriga landet. Om detta beror på färre tillbud och olyckor eller på sämre rapportering är osäkert.

Anmälningssblanketter för tillbud finns i ”Våra dokument” och utskrivna på arbetsplatserna. Till de vanligaste rapporteringarna hör rödljuskörning av bilar vid plankorsningar. Green Cargo försöker samla in så många händelser som möjligt för att ha ett stöd vid kontakt med t.ex. Banverket för att be dem åtgärda något. Statistik är användbart som påtryckningsmedel och de fall där en förändring uppnåtts används som positiva exempel för att stimulera fortsatt rapportering.

Allt som definieras som olyckor rapporteras. Om tillbud rapporteras eller inte avgörs av vad det är för sorts händelse. Den inom Staben Safety som arbetar med olyckor och tillbud har inte själv så mycket kontakt med personalen på medarbetarnivå utan försöker genom cheferna uppmuntra till att personalen skall anmäla allt.

Enligt egen utsägo skulle systematiken kunna förbättras när det gäller återföring till personalen. Återkoppling görs på hur många anmälningar som skett och vad som görs åt det hela. Detta görs oftast på arbetsplatsträffar och genom vissa anslag.

Green Cargo ser en potential i det som ”nästan händer” och försöker utröna trender i tillbud.

Rent praktiskt sker följande vid en olycka eller ett tillbud som sker på Banverkets spår:

1. Banverket Trafik kontaktas, vilka i sin tur kontaktar Green Cargos transportledning och eventuellt SOS.
2. Green Cargos transportledning kontaktar myndigheter och den som har jour på regionen (faktainsamlare).
3. Transportledningen registrerar händelsen i Synergi och ett mejl skickas till alla personer med någon typ av ansvar inom Green Cargo. Alla dessa har behörighet att läsa Synergi, men alla har inte behörighet att göra ändringar.

Det görs utredningar på alla olyckor. Vissa tillbud och olyckor utreds centralt om det är en stor händelse, mediaintresse etc. Beslut om att händelsen skall utredas centralt tas av samordnaren för olyckor och tillbud eller trafiksäkerhetschefen.

Alla regionala utredningar sker enbart i Synergi. I de centrala utredningarna utses alltid en person ansvarig för åtgärder och ett sistadatum för åtgärder sätts.

Utredaren föreslår åtgärder och regionchefen (vid regionala utredningar) eller trafiksäkerhetschefen (vid centrala utredningar) fattar beslutet. Vid centralt beslutade åtgärder kontrollerar samordnaren för olyckor och tillbud om åtgärderna genomförts. Vid regionala utredningar görs detta av trafiksäkerhetshandläggaren eller utredaren själv. Alla åtgärder är tidsatta. En utredning skall vara genomförd inom två månader och beslut skall tas inom tre månader från händelsen.

År 2005 genomfördes 32 centrala utredningar och 450 regionala.

Det finns 19 centrala utredare (de flesta av dessa sitter på regionerna men kallas in vid centrala utredningar) som har gått Banskolans utredarkurs och som gör utredningar på trafiksäkerhetschefens uppdrag och 83 regionala utredare, vilka har fått en intern utbildning.

Har en medarbetare gjort fel vid en händelse hålls ett återkopplingsamtal där följande tas upp:

- Preliminär kartläggning av händelsen
- Information om konsekvenserna
- Information om Green Cargos trafiksäkerhetspolicy

- Undersökning om berörd personal kan återgå till trafiksäkerhetstjänst
- Undersökning om arbetsledningen känner fortsatt förtroende för personen

År 2003 började man indela olyckorna i urspårningar, kollisioner, påkörningar och plankorsningsolyckor. Sedan två år tillbaka är regionerna själva med och sätter målen för nästa år.

Systematiska analyser görs i Synergi. Staben Safety utför också analysarbete utifrån inträffade händelser. Djupare analyser kan ske om det har hänt många olyckor på en viss plats. Trafiksäkerhetshandläggarna och samordnaren för olyckor och tillbud kontrollerar detta.

Analysresultat används för månadsrapport till måltavlan, där utfallet åskådliggörs. Återföring av information om inträffade olyckor sker genom fortbildningen, på arbetsplatsträffar och på samverkansmöten (varje månad). Där diskuteras hur det går att motverka att händelserna inträffar igen, aktivitetsplaner etc. Återföring sker även till kunder angående lastsäkring.

Information om en händelse i en region till andra regioner sker ofta genom samordnaren för trafiksäkerhetshandläggarna. Samordnaren för olyckor och tillbud är oftast med på trafiksäkerhetshandläggarmötena, som hålls varje månad. Green Cargo försöker få en enhetlig utredningsverksamhet mellan regionerna. Kontakten mellan de olika trafiksäkerhetshandläggarna uppges vara mycket bra, likaså kontakten mellan trafiksäkerhetshandläggarna och samordnaren för olyckor och tillbud.

Trafiksäkerhetsrådet träffas mellan fyra och sex gånger per år.

Arbetet följer modellen:

Arbetsplan→Verksamhetsplan→Aktivitetslista→Aktiviteter→Medarbetarplan

Erfarenheter från utredningarna tas upp i fortbildning eller studeras av instruktörerna när de är ute. Instruktörerna skall vara föredömen.

6.6.2 Verifiering

Vid en intervju i Malmö var det obekant att det finns kriterier för vad som är ett tillbud. Det ansågs också vara svårt att hinna återkoppla till berörd personal. Det är inte heller alltid som det görs en uppföljning på vad en åtgärd har haft för effekt.

Intervjuad personal är i många fall av uppfattningen att det är många avvikelser som inte rapporteras. Som orsak till detta anges att tiden inte finns för det och att det inte ges mycket till återkoppling när något rapporterats.

Någon menar att avvikelserapportering sällan görs när man är ute och kör, eftersom blanketterna inte finns med och man slutar för dagen vid framkomst. Samma person anser att det är ”mest slöhet som gör att man inte rapporterar” och att avvikelserapportering är något som uppmuntras av företaget.

6.6.3 Analys

Återkoppling på och diskussion om inträffade händelser via arbetsplatsträffar är inte någon säker erfarenhetsöverföring om inte samtliga i personalen nås. Det är därför något som måste lösas, i synnerhet som flera som intervjuats för verifieringar pekar på att avvikelserapporteringen i stor utsträckning påverkas av vilken återkoppling som ges till personalen. Green Cargo måste hitta vägar för att nå ut till all personal. Återkopplingen är viktig därför att den dels är ett kvitto på att det inrapporterade tas om hand, dels är ett led i en informationsspridning för att undvika upprepningar.

Green Cargo har nått jämförelsevis långt med sin interna rapportering av tillbud. Enligt företagets egna uppgifter, lämnade vid möten med Järnvägsstyrelsen, har rapporteringsbenägenheten ökat kraftigt på senare år. Att medarbetarna ibland ändå avstår från att rapportera inträffade avvikelser innebär ett sämre underlag för att förebygga olyckor och tillbud. Det är därför angeläget att Green Cargo arbetar vidare med att ytterligare höja rapporteringen. Det är positivt att företaget satsat på att visa på goda exempel i form av fall där avvikelserapporteringen haft en avgörande betydelse för att åstadkomma en förändring.

6.7 Riskanalys

6.7.1 Intervjuer

Det finns ett dokument med beteckningen A 63-05 som behandlar när riskbedömning och riskanalys skall genomföras.

Riskanalys utförs när man inför nya arbetsuppgifter (som ej utförs någon annanstans). Oftast börjar man med en riskbedömning som ibland leder till en riskanalys.

En riskanalys genomfördes bl.a. före hanteringen av de stormfällda träden efter stormen Gudrun.

Ca fem personer är utbildade av Det Norske Veritas. Green Cargo har en intern utbildning på tillämpad riskanalys (SWIFT), vilken ett antal personer i varje region, bl.a. alla trafiksäkerhetshandläggare och vissa instruktörer, har gått.

Riskanalys initieras antingen från ledningen eller från regionerna själva. Konsulter tas in undantagsvis och främst vid analys av tekniska system. Skyddsombud och arbetsledare involveras ofta. Riskanalysen anses ha blivit en naturlig del av arbetet och utförs inte enbart inom trafiksäkerhetsområdet.

Revisionsteamet fick ta del av flera exempel på riskanalyser som gjorts.

6.7.2 Verifiering

Medarbetarna vet oftast inte så mycket om vilka riskanalyser som har gjorts. Om det ges information inom detta område till personalen så har budskapet inte nått fram.

I Malmö finns en spårledningsplan i rangertornet som är ”bakvänd”, vilket har sin förklaring i att det blev så när den flyttades till väggen bakom den tidigare placeringen och då vreds ett halvt varv. Om det gjorts någon riskbedömning/riskanalys av denna okonventionella utformning är oklart.

6.7.3 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.

Utformningen av spårledningsplanen i rangertornet i Malmö skulle kunna innebära en ökad risk för mänskligt felhandlande. Om detta inte har värderats genom riskbedömning/riskanalys borde så ske.

Vid intervjuerna gavs exempel på riskanalyser eller riskbedömningar som genomförts. Vid verifieringarna visste medarbetarna oftast inte så mycket om vilka riskbedömningar eller riskanalyser som har gjorts, vilket förstärker intrycket av att mycket av det förtjänstfulla säkerhetsarbete som genomförs inte involverar det stora flertalet av personalen.

6.8 Intern revision

6.8.1 Intervjuer

Rutin för internkontroll av trafiksäkerhet finns i A 61-04 ”Riktlinjer för uppföljning av trafiksäkerhetsarbete”. Den beskriver syfte och målsättning, omfattning, ansvar för genomförande, kompetenskrav för genomförande, uppföljningsfrekvens dokumentation, rapportering samt analys och åtgärder. Hänvisning finns till dokument som i form av checklistor beskriver hur uppföljningen skall gå till inom de olika områdena. Dokument C 61-04 A ”Plan över förbättringsanalyser” beskriver när de olika delarna av Green Cargo skall revideras. För respektive region finns därtill ett dokument som utgör plan för trafiksäkerhetsuppföljningar lokalt.

Dokument C 61-03 A ”Instruktion för förbättringsanalyser” innehåller instruktioner för planering och genomförande av förbättringsanalyser. Dokumentets målgrupp är personer som utsetts att planera och genomföra dessa analyser.

I A 61-01 ”Riktlinjer för undersökningar av attityder och beteenden” beskrivs kortfattat hur tillvägagångssättet är när chefer vill undersöka attityder och beteenden ute i organisationen.

Det utförs ett antal revisioner per år. Vart tredje år görs en revision som omfattar hela Green Cargo och vartannat år för varje region. Det uppges att ”det var svårt i början”, men att de interna revisionerna nu uppfattas som helt naturliga.

Externa revisioner har genomförts bl.a. inom kvalitet och vid ett tillfälle har Lloyds använts. Green Cargo följer ISO-normerna och uppger att de har ambitionen att söka Utmärkelsen Svensk Kvalitet (USK).

Säkerhetsrådet kontrollerar funna brister. Detta bevakas i Synergi.

Säkerhetsrådet gör övergripande bedömningar om åtgärder har fått avsedd effekt. Vid allvarliga anmärkningar skrivs ett brev med krav på svar angående åtgärder. Det finns dock inget system för att kontrollera om åtgärderna har haft effekt.

6.8.2 Verifiering

Av de medarbetare ute i organisationen som intervjuats för verifieringar är det få som lagt märke till att interna revisioner genomförts. De som känner till att revisioner gjorts säger sig inte ha fått någon djupare genomgång av resultaten.

Uppföljningar på lastsäkring av gods på järnväg har gjorts, men det är inte klart hur det insamlade materialet skall användas.

På flera platser uppges att effekten av åtgärder efter revision kontrolleras, vilket inte stämmer med vad som uppges centralt.

6.8.3 Analys

Även inom området interna revisioner blir det tydligt att Green Cargo har svårigheter med att nå ut till all personal. Om internrevisioner skall vara ett effektivt verktyg så måste resultaten och åtgärderna efter en revision nå fler av de anställda, så att de blir medvetna om vilka brister som finns och förbereds samt motiveras för kommande förändringar. Ytterligare en positiv effekt är att om personalen involveras kan de bidra med förslag till utveckling. Ett vidare spektrum av erfarenheter ger bättre möjligheter till att finna bra lösningar och genomföra förändringar utan att skapa nya problem.

7 Slutsatser

Säkerhetsstyrning:

De främsta bristerna i säkerhetsstyrningen är relaterade till att "Våra dokument" är ett stort och svåröverblickbart system med begränsade sökmöjligheter. Datormognaden varierar inom företaget, men inte ens för den med goda kunskaper är det särskilt lätt att avgränsa så att den information som är relevant i det egna arbetet utkristalliseras.

Ovanstående innebär att säkerhetsstyrningen inte på ett tillfredsställande sätt tränger ut till alla i personalen.

Policy och mål:

Ett bättre engagerande av den egna personalen behövs för att nå ända fram i det i och för sig förtjänstfulla målarbetet. Intrycket nu är att det är långt mellan målarbetet och den praktiska verksamheten.

Deltagandet i arbetsplatsträffar framstår på en del platser som bristande, vilket försvårar erfarenhetsåterföringen. Det blir också svårare att nå ut med säkerhetsstyrning och mål.

Normer:

Green Cargos sätt att sprida externa normer, dels genom införlivande i de egna föreskrifterna, dels genom att direkt hänvisa till dem, är väl fungerande. En föreskrift om lastsäkring efterfrågas.

Medel och resurser:

Personal i Tomtebodan efterfrågar repetitionsutbildning på de olika loktyperna.

Personal på flera platser uppvisar osäkerhet rörande hantering av fordon med brister. Vagnar med flaggande hålkärl skickades iväg fast så ej borde ha skett.

Otillräckliga resurser, personellt och tidsmässigt, orsakar stress i arbetet. På flera platser har det iakttagits hur personal tar genvägar för att spara tid. Intervjuer genomförda vid verifieringarna ger vid handen att de iakttagna observationerna inte utgör några exceptionella undantag, utan detta är något som frekvent förekommer.

Det finns bristande kunskap hos Green Cargos medarbetare om gällande hälsoregler för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Många känner inte till att de skall anmäla förändringar i hälsotillståndet.

Utbildningsplan för rangerpersonal saknas. Rutiner saknas för hur utbildningen skall genomföras och det saknas kriterier för godkännande efter utbildning.

Ansvarsförhållanden:

Green Cargo gör ett ambitiöst arbete med att ta fram medarbetarplaner för samtliga anställda.

Olyckor och tillbud:

Erfarenhetsåterföringen till den egna personalen behöver förbättras. I dagsläget utnyttjas inte hela potentialen i de erfarenheter som vinnas vid inträffade olyckor och tillbud.

Avvikelsesrapporteringen behöver förbättras, så att ett bättre underlag erhålls för förebyggande av tillbud och olyckor. Föregående punkts genomförande är en viktig komponent för att kunna uppnå en ökad rapportering, men det behövs även andra åtgärder för att stimulera till ökad vilja att rapportera.

Risikanalys:

Green Cargo arbetar med riskbedömningar och riskanalyser, men kännedomen om detta är begränsad bland medarbetarna. Det är oklart om någon riskanalys har gjorts för spårledningsplanen för Malmö godsbangård, som till sin utformning kan vara ett MTO-problem.

Intern revision:

Green Cargo har rutiner för intern revision och genomför också sådana. Emellertid har Järnvägsstyrelsens verifieringar visat att många medarbetare inom Green Cargo har liten kännedom om de interna revisioner som genomförs och resultaten av dem. En ökad delaktighet torde ha flera positiva effekter på säkerhetsarbetet.

8 Åtgärder

För att svara mot de krav som finns på verksamheten som järnvägsföretag skall Green Cargo vidta följande åtgärder:

Säkerhetsstyrning:

- Implementera säkerhetsstyrningssystemet inom hela organisationen.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Redovisa vad som kommer att göras för att det skall bli enklare för personalen att söka ut vad som gäller dem.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Utföra systematiska kontroller av att personalen kan ta ut de dokument de behöver och att de också gör detta.
4 och 5 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Policy och mål:

- Involvera personalen i målen på ett bättre sätt.
5 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.
- Tillse att personalen deltar i arbetsplatsträffar i erforderlig omfattning för att kunna ta till sig den information med bäring på trafiksäkerhet som detta forum är tänkt att förmedla.
5 och 6 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.

Normer:

- Intet.

Medel och resurser:

- Tillse att personal som behöver repetition av typutbildningar får det.
4 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

- Tillse att personalen informeras om vilka åtgärder som skall vidtagas vid brister på fordon.

7 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon

- Se över om det finns arbetsuppgifter som tidsmässigt inte är förenliga med gällande instruktioner.

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

- Tillse att personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten medvetandegörs om kraven i BV-FS 2000:4.

2 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

- Ta fram utbildningsplan för rangerpersonal och tillsända Järnvägsstyrelsen denna för godkännande.

8 och 9 §§ Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Ansvarsförhållanden:

- Intet.

Olyckor och tillbud:

- Förbättra erfarenhetsåterföringen till den egna personalen.

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

- Tillse att rapporteringsgraden ökar för avvikelser och tillbud.

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

Risikanalyt:

- Redovisa om riskbedömning eller riskanalys gjorts för ”bakvända” spårledningsplaner i Malmö.

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

Intern revision:

- Tillse att resultatet av interna revisioner får en bättre spridning bland Green Cargos medarbetare.

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

Tillsynsrapport 2006:4



Järnvägsstyrelsen