

Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Tillbud till kollision, Västerhaninge, 2006-01-19.

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapport RJ 2009:06, Tillbud till kollision med tåg 2510 i Västerhaninge, AB län, den 19 januari 2006.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- Verka för att en riskanalys genomförs som analyserar konsekvenserna av de ändrade underhållsrutinerna för pendeltågen (litt. X1) i Stockholm och verka för att åtgärder vidtas för att reducera de eventuella restrisker som en sådan analys visar på (*RJ 2009:06 R1*),
- Införa rutiner som medför att Transportstyrelsen i sitt arbete upptäcker förändringar i regler och rutiner som hos verksamhetsutövarna som borde medföra riskanalyser och kompletterande åtgärder. (*RJ 2009:06 R2*).

***Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens
Haverikommissionens rekommendationer i rapport RJ 2009:06******Rekommendation RJ 2009:06 R1***

Vid tillståndsprovningen av järnvägsföretaget Stockholmståg KB uppvisade företaget rutiner för genomförande av riskanalyser inom sin verksamhet, enligt föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem m.m. (JvSFS 2007:1).

Transportstyrelsen planerar ta kontakt med Stockholmståg KB som idag är operatör för pendeltågstrafiken i Stockholm och låta dem presentera hur de har kontroll på eventuella restriktioner på fordonen. Utifrån den, av före detta järnvägsföretaget Citypendeln Sverige AB, tidigare ändrade underhållsdokumentationen för fordonstypen. Underhållsdokumentation tillhandahålls operatören av fordonsägaren AB Storstockholms lokaltrafik (SL).

Rekommendation RJ 2009:06 R2

När ett järnvägsföretag ansöker om tillstånd att bedriva järnvägstrafik anges vilka fordonstyper som avses användas i verksamheten. Dessa fordonstyper ska vara godkända av myndigheten. Den fordonsdokumentation som uppvisas vid tillståndsprocessen krävs enligt lagstiftningen vara densamma som fordonstypen godkändes i enlighet med. I annat fall anger järnvägslagen (3 kap. 9§ 2004:519) och därtill utfärdade föreskrifterna (JvSFS 2006:1) att järnvägsföretaget, presumtivt eller verksamt, är skyldig att anmäla en väsentlig förändring till Transportstyrelsen. Ett exempel på detta är en ändring av intervallet för underhåll av komponenter på ett fordon vilket kan ha en väsentlig säkerhetspåverkan, varför ett befintligt godkännandebeslut kan behöva omprövas. Av den anledningen måste järnvägsföretaget, i enlighet med föreskrifterna, skicka in en riskanalys till Transportstyrelsen som ligger till grund för ett besked om huruvida ett förnyat godkännande av fordonet krävs eller inte.

Transportstyrelsen har till uppgift att övervaka att verksamhetsutövarna har fungerande säkerhetsstyrningssystem varför myndigheten på intet vis bör ses som en ingående del i deras säkerhetsstyrningssystem. Transportstyrelsen anser att det inte är tillsynsmyndighetens roll att upptäcka och pröva alla ändringar som en verksamhetsutövare kan genomföra. Detta måste byggas på verksamhetsutövarens egenkontroll och åtaganden att upptäcka och anmäla förändringar utifrån sitt ansvar för en säker järnvägstrafik, i enlighet med Järnvägslagen (2004:519). Kontroll av att säkerhetsstyrningssystemen finns och fungerar som avsett genomförs av Transportstyrelsen vid tillståndsprovningen och vid tillsyn, men denna kontroll frångår inte företagets eget ansvar att följa lagstiftningen.

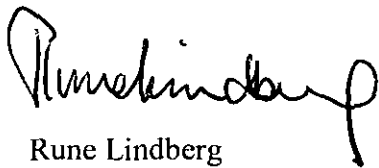
Slutligen vill Transportstyrelsen informera att den 24 april 2009 beslutades Europakommissionens förordning 352/2009, om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning. Förordningen riktar sig till

infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och ägnar särskild uppmärksamhet åt riskhantering vid gränssnitten mellan olika aktörer, närhelst en ändring av driftsförhållandena eller nytt material medför nya risker för järnvägsinfrastrukturer eller järnvägstrafik. Till exempel är tanken att förändringar i underhållet på fordonskomponenter ska registreras och följa fordonet även när fordonet tas över av annan aktör, likt serviceboken på en personbil. Det nya gemensamma tillvägagångssättet ska tillämpas på alla väsentliga tekniska ändringar som inverkar på fordon från och med den 19 juli 2010.

Det finns även två andra kommande förändringar i EU-lagstiftningen som påverkar underhåll av fordon:

- Varje fordon ska ha en "enhet som ansvarar för underhållet". Denna enhet ska se till att de fordon, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhållet se till att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon, samt gällande krav inklusive underhållsregler och bestämmelser i TSD (Tekniska Specifikationer för Driftkompatibilitet). [Direktiv 2008/110/EG, som ska införas i svensk lag 2011].
- En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) för verksamhetsutövarnas kontroll/övervakning av säkerheten i drift- och underhållsfasen av delsystem arbetas nu fram av Europeiska järnvägsbyrån [ny EU-förordning 2011].

Med vänliga hälsningar



Rune Lindberg
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen