

Statens Haverikommission  
Box 12538  
102 29 Stockholm

## **Brand i spårriktare SPR 3208B, Bäckefors - Ed, 2007-07-20 och brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, Grötingen, 2007-11-24.**

Transportstyrelsen har från Statens Haverikommission (SHK) mottagit rapporterna

- RJ 2010:01, Brand i spårriktare SPR 3208B på sträckan Bäckefors - Ed, Ö län, den 20 juli 2007 och
- RJ 2010:02 Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Z län, den 24 november 2007.

I nämnda rapporter rekommenderas Transportstyrelsen att:

- se över behovet av certifiering av personal för underhåll och reparationer (RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4),
- tillse hur Infranord säkerställer att dokumentation sker för maskiners funktion och ritningsuppföljningar vid ombyggnation eller andra förändringar (RJ 2010:01 R2 och RJ 2010:02 R1),
- tillse att Infranord ser över hur maskinfunktionen ska säkerställas vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskiner (RJ 2010:01 R3),
- tillse att Infranord vid egna om- och tillbyggnader eller inkopplingar på maskinindivider säkerställer att risk- och konsekvensanalys utförs (RJ 2010:02 R2).
- tillse att Infranord säkerställer hur reparationshistorik ska upprätthållas för årlig uppföljning, maskingodkännande och besiktning (RJ 2010:01 R4 och RJ 2010:02 R3),
- tillse att Infranord ser över säkerhetsstyrningssystemet för utbildning av personal och rutiner för överlämnande av maskiner mellan personalen (RJ 2010:01 R5 och RJ 2010:02 R5).

**Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissionens rekommendationer i rapporter RJ 2010:01 och RJ 2010:02**

Transportstyrelsen har tillskrivit Infranord AB (dåvarande Banverket Produktion som bolagiserades 2010-01-01), med anledning av rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R5. Infranord AB återkom med brevsvar på genomförda åtgärder och inlämnade styrande dokumentation.

Transportstyrelsen väljer att besvara rekommendationerna i rapport RJ 2010:01 och RJ 2010:02 i samma brev eftersom rekommendationerna i bägge rapporterna är identiska. SHK har i rekommendation RJ 2010:02 R5 korrigerat *Banverket* till *Infranord*.

**Rekommendation RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4**

När det gäller underhåll av fordon så har Kommissionen genom direktivet (2008/110/EG) om ändring av säkerhetsdirektivet (2004/57/EG) infört artikel 14a gällande underhållsansvarig enhet (Entity in Charge of Maintenance, ECM). Artikel 14a uttrycker att varje järnvägsfordon, inberäknat arbetsfordon, ska ha en underhållsansvarig enhet utsedd, som även registreras i det nationella fordonsregistret (National Vehicle Register, NRV). Den underhållsansvariga enheten ska sörja för att de fordon som enheten ansvarar för underhålls enligt ett system för underhåll d.v.s. att fordonet med jämna intervall kommer till verkstad för kontroll och reparation och att fordonen vårdas i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och andra gällande krav, inklusive underhållsregler och de Europeiska regelverken om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet (TSD).

För godsvagnar är kravet att varje enhet som ansvarar för underhållet även ska certifieras. Kommissionen har gett Europeiska järnvägsbyrån (ERA) uppdraget att lämna förslag på certifieringssystem till Kommissionen senast den 1 juli 2010. Kommissionen ska senast 24 december 2010 fatta beslut om kraven på ECM, vilka då införlivas i svensk lagstiftning.

Transportstyrelsen gör bedömningen att verkstadspersonal som utför underhållsåtgärder inte behöver personcertifieras men att ECM ansvarar för att underhållsåtgärder med betydelse för säkerheten utförs enligt föreskrivet krav utav personal med utbildning och kompetens för arbetsuppgiften. Kravet på ECM för arbetsfordon planeras att vara införlivat i lagstiftningen senast 2018.

Transportstyrelsen har förnärvarande inte intentionen att ta fram nationella krav om certifiering av verkstadspersonal som utför arbeten på fordon med betydelse för säkerheten. Det skulle vara konkurrenshämmande och generera svårigheter vid gränsöverskridande trafik att i Sverige kräva certifiering av personal som utför underhåll på fordon som ska rulla i Sverige. Som exempel kan ges viss persontrafik över Öresundsbron, där fordonen används både i Sverige och i Danmark men där fordonsunderhållet sköts i Danmark. Ansvar för underhålls-

åtgärderna vilar på respektive järnvägsföretag som enligt Järnvägslagen (2004:519) har tillstånd att bedriva järnvägstrafik i Sverige.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R1 och RJ 2010:02 R4 är uppfyllda.

**Rekommendation RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5**

Infranord AB har efter de bägge fordonsbränderna vid två tillfällen ansökt och beviljats licens och säkerhetsintyg för järnvägsföretag enligt järnvägslagen (2004:519). Dels vid sammanslagningen av Banverket Produktion och dåvarande Banverket Industridivisionen samt dels vid bolagiseringen av dåvarande Banverket Produktion till Infranord AB.

Infranord AB har skickat dokumentation till tillsynsmyndigheten som visar på styrning av de brister som framgår i rapporterna. Transportstyrelsen gör bedömningen att den dokumenterade styrningen lever upp till kravet på en god säkerhetsstyrning.

Rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R3 och RJ 2010:02 R1-R2 har även koppling mot Järnvägstyrelsen föreskrifter (JvSFS 2006:1) *om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.* Enligt bestämmelserna ska en väsentlig modernisering eller ombyggnad, som har säkerhetspåverkan, av ett arbetsfordon godkännas av myndigheten innan fordonet åter får tas i bruk. Transportstyrelsen kontrollerar i processen bland annat att dokumentation/ritningar har uppdaterats och att maskinfunktionen är testad och säkerställd. Dessutom ska en riskanalys ha utförts.

Transportstyrelsen har planerat att under 2010 genomföra en säkerhetsrevision vid Infranord AB. Vid tillsynen kommer bland annat att ingå kontroll av kompetens och utbildning av personal med arbetsuppgifter att bedöma det trafiksäkerhetsmässiga tillståndet hos fordon i enlighet med Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) *om utbildning*.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationerna RJ 2010:01 R2-R5 och RJ 2010:02 R1-R3, R5 är uppfyllda.

Med vänlig hälsning



Rune Lindberg  
Järnvägsdirektör, Transportstyrelsen

