



SHK årsrapport Spårtrafik 2022

Innehållsförteckning

1. INTRODUKTION	3
1.1 Bakgrund till rapporten	3
1.2 Statens haverikommission	3
1.3 Roll och uppgifter	3
1.4 Organisation.....	4
2. UTREDNINGAR.....	5
2.1 Avslutade utredningar 2022	5
2.2 Utredningar färdigställda 2022	5
2.2.2 Utredningar färdigställda 2022	5
2.3 Utredningar påbörjade 2022 men inte färdigställda 2022	5
2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2022	6
Slutrapport RJ 2022:01 Personolycka vid växling på Sundsvall C, Västernorrlands län, den 5 augusti 2020	6
Slutrapport RJ 2022:02	7
Urspårning med godståg på sträckan Kummelby-Häggvik, Stockholms län, den 11 februari 2021	7
Slutrapport RJ 2022:03 Tillbud till kollision mellan tåg 8121 och tåg 9672 på sträckan Garsås-Rättvik, Dalarnas län, den 1 februari 2021	8
2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	9
3. REKOMMENDATIONER 2022	9

Årsrapport Spårtrafik 2022

1. INTRODUCTION

1.1 Bakgrund till rapporten

Enligt 15 c § i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor ska Statens haverikommission årligen, senast den 30 september, offentliggöra en årsrapport från föregående kalenderår om olyckor och tillbud som berör spårtrafiken. Rapporten skall innehålla uppgifter om genomförda undersökningar, utfärdade säkerhetsrekommendationer och åtgärder som vidtagits med anledning av tidigare utfärdade rekommendationer. Årsrapporten ska sändas till Europeiska unionens järnvägsbyrå senast samma datum, 30 september.

1.2 Statens haverikommission

Säkerhetsutredningar inom spårtrafikområdet genomförs i Sverige av Statens haverikommission (SHK) som är en självständig myndighet under Försvarsdepartementet. Verksamheten regleras bl.a. av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission. Genom dessa bestämmelser har det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet (DIREKTIV (EU) 2016/798) genomförts i svensk rätt.

1.3 Roll och uppgifter

SHK undersöker olyckor inom området spårbunden trafik om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller om spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna upp-skattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro.

Ett tillbud till en olycka ska undersökas om:

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranläggningar m.m., eller
- det tyder på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

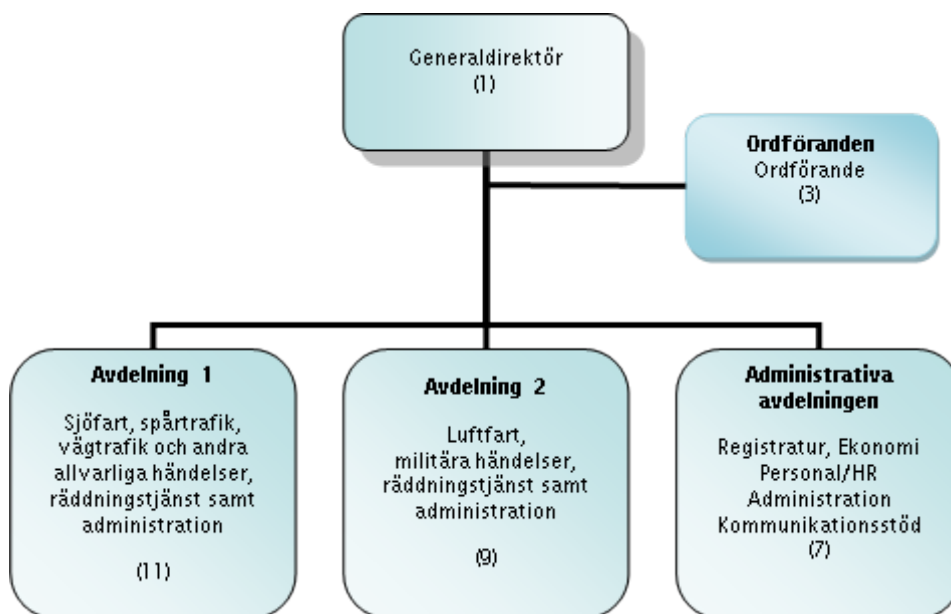
En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt utredningen.

Syftet med SHK:s utredningar är att:

- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

I slutet av faktainsamlingsfasen håller SHK ett haverisammanträde där haverikommissionen presenterar alla de fakta som den funnit. Alla som är berörda av händelsen inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för intresseorganisationer och fackförbund brukar bjudas in till sammanträdet. Vid behov ska SHK genom säkerhetsrekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet eller andra myndigheter eller organ, underlag för beslut om lämpliga åtgärder. I SHK:s arbete ingår inte att ta ställning i ansvars- eller skadestandsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.4 Organisation



En utredning vid SHK genomförs av en utredningsgrupp som ska bestå av en ordförande och minst en ytterligare utredare. Med tanke på den spännvidd av händelser som kan komma ifråga för en haveriutredning, behöver SHK ibland anlita externa experter som med sina respektive specialkunskaper arbetar åt myndigheten vid faktainsamling och analys. För de vanligaste förekommande utredningarna har SHK upphandlat avtal med experter inom olika områden.

2. UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2022

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Olycka	2	1	0	Över 2 miljoner
Tillbud	1	0	0	

2.2 Utredningar färdigställda 2022

Grund för utredning:

- i. I enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet,
- ii. Enligt nationell lagstiftning (möjliga områden som är undantagna i art.2.2)
- iii. Frivilliga utredningar – andra kriterier (nationella lagar utan hänvisning i järnvägssäkerhetsdirektivet).

2.2.2 Utredningar färdigställda 2022

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2020-08-05	Personolycka vid växling, vid Sundsvalls C, Västernorrlands län	i	2022-02-14
2021-02-01	Tillbud till kollision mellan Garsås-Rättvik, Dalarnas län	iii	2022-06-10
2021-02-11	Urspårning vid Kummelby-Häggvik, Stockholms län	i	2022-06-02

2.3 Utredningar påbörjade 2022 men inte färdigställda 2022

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2022-11-16	Plankorsningsolycka vid växling på Värö bruk, Väröbacka, Hallands län	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2022

Slutrapport RJ 2022:01

Personolycka vid växling på Sundsvall C, Västernorrlands län, den 5 augusti 2020

Morgonen den 5 augusti 2020 inträffade en dödsolycka på Sundsvalls central. Olyckan inträffade under en växlingsrörelse med backande godsvagnar in till en kombiterminal. Signalgivaren som färdades på det första fordonet i rörelseriktningen föll av, blev överkörd och omkom av skadorna.

På systemnivå orsakades olyckan av att de sammantagna riskerna vid växlingsarbete utifrån fysisk arbetsmiljö, yrkeskunnande och personliga förutsättningar inte har hanterats på ett ändamålsenligt sätt.

Den direkta olycksorsaken har inte kunnat fastställas.

En sannolik direkt orsak var att signalgivaren tappade fotfästet eller balansen i samband med att växlingsrörelsen bromsade in. Signalgivaren kan även ha snubblat eller trampat snett utan direkt påverkan av krafter kopplat till växlingsrörelsens förflyttning.

En sannolik bidragande orsak var avsaknaden av åkhandtag eller annat typ av stöd som förhindrade signalgivaren från att förlora balansen och falla av framför vagnen.



Bild från SHK:s besök i Rosersberg med en person placerad till höger om räcket varifrån signalgivaren sannolikt föll från vagnen. Notera att personen på bilden är 20 kortare än signalgivaren.

Slutrapport RJ 2022:02

Urspåring med godståg på sträckan Kummelby–Häggvik, Stockholms län, den 11 februari 2021

Den 11 februari 2021 spårade ett godståg lastat med personbilar ur mellan driftplatserna Kummelby och Häggvik i Stockholms län. Tåget som bestod av ett lok och 19 vagnar spårade ur med fyra vagnar i den bakre delen av tåget. De urspårade vagnarna gick vid sidan av spåret i 2,6 kilometer innan tåget stannade utmed plattformen vid Häggviks pendeltågstation. Inga personskador uppstod. Det uppstod däremot omfattande skador på järnvägsfordonen och järnvägsinfrastrukturen på platsen.

Urspåringen orsakades av en rälmattning som efter en lång belastningsperiod propagerat till en vertikal spricka och utlöste ett rälsbrott. Sprickbildningen hade inte identifierats eller omhändertagits inom infrastrukturförvaltarens system för förebyggande underhåll.



Slutrapport RJ 2022:03

Tillbud till kollision mellan tåg 8121 och tåg 9672 på sträckan Garsås–Rättvik, Dalarnas län, den 1 februari 2021



Morgonen den 1 februari 2021 slutade resandetåg 8121 att indikera och hinderdetektera i signalanläggningen i sammanlagt 54 sekunder på sträckan från Garsås mot Rättvik i Dalarnas län. Signalställverket ställde då automatiskt en tågväg för godståg 9672 från Rättvik mot Garsås vilket fick till följd att det under en viss tid fanns en möjlighet för de två tågen att färdas på samma linje i riktning mot varandra.

Fjärrtågklareraren observerade den uteblivna indikeringen och spärrade linjen varvid alla signaler gick till ”stopp”. Tågen stannade drygt 10 kilometer från varandra.

Vid felsökning observerades en fysisk, slitstark beläggning på båda rälerna över en sträcka av fyra och en halv kilometer. Beläggningen störde hjulaxlarnas förmåga att kortsluta mellan rälerna och därmed hinderdetektera i signalanläggningen.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Utredningar av olyckor/tillbud		2018	2019	2020	2021	2022	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 20.1-2)	Kollision		1				1
	Kollision med ett hinder						0
	Urspårning	1			2		3
	Plankorsningsolycka	1		1		1	3
	Personolycka på grund av tåg i rörelse			1			1
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods-utsläpp						0
	Brand						0
Tillbud			2		1		3
Totalt		2	3	2	3	1	11

3. REKOMMENDATIONER 2022

Datum och tidpunkt:	2020-08-05, kl. 05.52	
Plats:	Sundsvall C, Västernorrlands län	
Typ av händelse:	Personolycka med rullande materiel i rörelse	
Typ av fordon och tågnummer:	Växlingsrörelse, lok + 27 vagnar Sdgms ⁸³² 33 74 458 6137-6 Rc4 91 74 000 1137-0	
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Nej	
Skador på järnvägs- infrastruktur:	Nej	
Andra skador:		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2022-02-14	

RJ 2022:01 R1	CFL Cargo Sverige AB rekommenderas att: fortsatt utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem avseende personsäkerhetsrisker vid växling.
RJ 2022:01 R2	fortsatt utveckla förfaranden för att verifiera att upphandlade tjänster som tillhandahålls av underleverantörer uppfyller de krav som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet.
RJ 2022:01 R3	Sandahls Goods & Parcel AB rekommenderas att: utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet avseende växling med beaktande av samverkande faktorer som fysisk arbetsmiljö, yrkeskunnande, personliga förutsättningar, avvikelserapportering och riskbedömning, vid behov i samverkan med järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och fordonsägare.
RJ 2022:01 R4	Transportstyrelsen rekommenderas att: genom sin tillsynsverksamhet följa hur järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem hanterar personsäkerhetsrisker vid växling.
RJ 2022:01 R5	Arbetsmiljöverket rekommenderas att: i samverkan med Transportstyrelsen utveckla sin tillsyn av bangårdar och växling av järnvägsvagnar i syfte förbättra personsäkerheten vid växling.

Datum och tidpunkt:	2021-02-11, kl. 02.15		
Plats:	Kummelby-Häggvik, Stockholms län		
Typ av händelse:	Urspårning		
Typ av fordon och tågnummer:	Godståg 9400 Lok Rd2, 91 74 000 1092-7 + 19 godsvagnar		
Antal ombordvarande:	Personal:		1
	Passagerare:		0
Antal omkomna:	Personal:		0
	Passagerare:		0
Antal allvarligt skadade:	Personal:		0
	Övriga:		0
Antal lindrigt skadade:	Personal:		0
	Passagerare:		0
Skador på rullande materiel:	Ja		
Skador på järnvägs- infrastruktur:	Ja		
Andra skador:	Ja		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4			
Utgivning av slutrapport:	2022-06-02		
RJ 2022:02 R1	Trafikverket rekommenderas att: fortsätta sitt utvecklingsarbete för att i ett tidigare skede kunna identifiera sprickbildning i räl. från ett helhetsperspektiv se över hur nuvarande system för att förebygga att ytutmattning leder till rälsbrott kan förbättras. Översynen bör innefatta utvärdering av tillämpade intervall för oförstörande provning, uppföljning av hur defekter lokaliseras, rapporteras, och märks ut i praktiken samt analys av vilka konsekvenser avvikande från beslutade intervall för förebyggande bearbetning kan medföra.		
RJ 2022:02 R2			
RJ 2022:02 R3	Transportstyrelsen rekommenderas att: inom ramen för sin tillsyn följa upp de åtgärder som Trafikverket vidtar med anledning av rekommendationerna RJ 2022:02 R1 och RJ 2022:02 R2.		

Datum och tidpunkt:	2021-02-01, kl. 05.22	
Plats:	Garsås-Rättvik, Dalarnas län	
Typ av händelse:	Tillbud till kollision	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 8121, X52 94 74 452 9039-0 Godståg 9672, Rd2 91 74 000 1081-0 + 18 vagnar	
Antal ombordvarande:	Personal:	3
	Passagerare:	6
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Övriga:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Nej	
Skador på järnvägs- infrastruktur:	Nej	
Andra skador:	Nej	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4		
Utgivning av slutrapport:	2022-06-10	
RJ 2022:03 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: i sin tillsyn följa hur järnvägsföretag med säkerhetsintyg för godstrafik säkerställer lastsäkring av flis och grot så att fara inte uppstår för trafiksäkerheten till följd av påverkan av vind och tappad last i spårområdet.	
RJ 2022:03 R2	Trafikverket rekommenderas att: se över regler och stöd för att säkerställa faktainsamling vid tillbud till olyckor med betydelse för trafiksäkerheten.	

Statens Haverikommission
Box 6014
102 31 Stockholm

Nässjö 2022-05-06

**Ämne: Slutrapport om personolycka vid växling på Sundsvall C –
Säkerhetsrekommendationer utfärdade av Statens Haverikommission**

Bäste Mikael Hillbo,

Den 14 februari skickade Statens Haverikommission ett e-postmeddelande till CFL cargo Sverige med en slutlig version av den detaljerade rapporten om personolyckan som inträffade i Sundsvall C den 5 augusti 2020.

Som ni önskar i detta e-postmeddelande informerar jag er om CFL cargo Sveriges position om genomförandet av de rekommendationer som Statens Haverikommission har riktat till CFL cargo Sverige:

Rekommendation 1: fortsatt utveckla säkerhetsstyrningssystemet avseende personsäkerhetsrisker vid växling. (Se kapitel 4 a – d.) (RJ2022:XX R1)

Rekommendation 2: fortsatt utveckla förfaranden för att verifiera att upphandlade tjänster som tillhandahålls av underleverantörer uppfyller de krav som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet. (Se kapitel 4 d.) (RJ2022:XX R2)

CFL cargo Sverige har tagit del av dessa rekommendationer och har ändrat sitt säkerhetsledningssystem i enlighet med dem genom följande åtgärder.

Åtgärd 1 - Genomföra en gemensam analys (CFL Cargo och Sandahls Goods & Parcel AB) av incidenter vid terminaler.

- Dela med sig av resultaten och analysmetoderna.
- Fastställa korrigerande åtgärder och förebyggande åtgärder i samförstånd.
- Uppdatera riskerna vid behov.

Åtgärd 2 - Genomföra en årlig revision i alla terminaler för vilka ett partnerskapsavtal har upprättats.

- Fastställa den årliga revisionsplanen genom att inkludera alla partner som tillhandahåller tjänster enligt avtal (enligt 2016/798 - artikel 9).
- Genomföra alla planerade revisioner.
- Vid revisioner bör man ta med en punkt om granskning av kontrakt och kända risker.

Åtgärd 3 - Hålla ett möte var sjätte månad med en säkerhetsrepresentant från varje berörd part.

- Diskutera identifierade problem.
- Ställning för framtida problem av alla slag.

Åtgärd 4 - Organisera en gemensam inspektion (cross vision) mellan CFL cargo och Sandahls Goods & Parcel AB vid de berörda terminalerna.

- Främja och utveckla utbyten.
- Inför en gemensam bild av riskerna.
- Säkerställa att personalen har nödvändig kompetens.

Åtgärd 5 - Dela en diagnos av de viktigaste riskerna i samband med den verksamhet som bedrivs.

- Diagnosen ska utföras gemensamt av CFL cargo och Sandahls Goods & Parcel AB.
- Styrinstrumentet ska anpassas och ses över i enlighet med de operativa resultaten (en mätbar uppföljning ska genomföras, uppdateras i enlighet med omständigheterna, särskilt när olyckor eller incidenter inträffar osv.)

Utan att det påverkar dess eget ansvar som järnvägsföretag har CFL cargo Sverige fattat beslut om att arbeta tillsammans med sin partner Sandahls Goods & Parcel AB för att utveckla dessa åtgärder, vars verksamhet som avsändare och lossare har en potentiell inverkan på den säkra driften av EU:s järnvägssystem.

På så sätt kan CFL cargo övervaka genomförandet av nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med sin partner och se till att tjänsterna tillhandahålls i enlighet med de föreskrivna kraven och användningsvillkoren så att de kan användas på ett säkert sätt av CFL cargo Sverige.

Paul Hodgson

Verkställande Direktör

Copie

Mikael Hauguth – Safety Manager

Peter Heller - Traffic and fleet manager

Bruno Castellazzi – Director Safety railway Group

**Svar angående Statens Haverikommissions rapport RJ 2022:01 om
åtgärder som rekommenderas hos Sandahls Logistik AB
(f.d. Sandahls Goods & Parcel AB i Sundsvall)**

Sandahls Logistik AB (före detta Sandahls Goods & Parcel AB) i Sundsvall har, efter den tragiska olyckan vid växling på terminalen i Sundsvall, då en av våra medarbetare omkom, sett över våra rutiner och påbörjat / genomfört merparten av dess åtgärder. Vi har genomfört och planerar följande:

1. Uppföljning och revision tillsammans med CFL cargo.

CFL cargo Sverige AB genomförde en leverantörsrevision i den 8:de december 2021 där man fokuserade på:

- Gällande avtal mellan parterna och dess innehåll.
- Rutiner för övervakning av utbildningar och hälsoundersökningar.
- Avvikelsehantering.
- Tillämpandet av gällande bestämmelser hos operativ personal.
- JNS GBB:s handlingsplan – 26 april 2019.

2. Riskanalys av arbetsmiljö och rutiner

Sandahls genomförde under 2020 ett antal riskanalyser med fokusering på arbetsmiljö, och detta skall under 2022 följas upp och i vissa fall förnyas. Mycket av det som framkom i riskanalyserna och som hamnade på åtgärdslistor har genomförts, men det finns ett behov att göra ytterligare genomlysningar av detta och att komplettera med de synpunkter som har framkommit i revisioner och utredningar.

3. Kompletteringsutbildning

Förutom de fortbildningar som har genomförts, under vintern, på all personal som har utbildning för växling på huvud - och sidospår, skall en del som har dubbla uppgifter, under våren / sommaren, genomgå en kompletterande utbildning. Utbildningen riktar sig kombiterminalspersonal, truckförare, gatepersonal växlingspersonal och arbetsledare.

Utbildningen kommer bl.a. handla om rutiner kring lastbärare, regelverk för lastning av vagnar, märkning av farligt gods, skadekatalog osv.

4. Genomgång av praktiska rutiner

Sandahls kommer att genomföra en förstärkning av rutiner, i samband med praktisk uppföljning av personal som genomför växlingsarbetet.

Vi kommer att koncentrera oss på åkning på fordon, koppling av vagnar, och säkerhetssyning. I samband med detta kommer vi också att titta på att personalen har rätt kläder och skyddsutrustning samt kommunikationsmedel (telefon / radio).

5. Ombyggnad av vagnarna

Det har tagits beslut om ombyggnad av vagntypen som används för Sandahls transporter, där åkplattformar och åkhandtag skall förändras till det bättre, detta kommer att ta tid eftersom det är många vagnar men arbetet har påbörjats.

Vagntypen kommer fortsättningsvis att finnas hos andra företag men förmodligen inte ombyggda.

För Sandahls Logistik AB i Sundsvall

13/5 -22



Anders Nygren

Platschef

Part:

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport RJ
2022:01, personolycka vid växling på Sundsvall
C, Västernorrlands län, den 5 augusti 2020****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport RJ 2022:01, personolycka vid växling på Sundsvall C, Västernorrlands län, den 5 augusti 2020.

SHK riktar i rapporten följande rekommendation till Transportstyrelsen:

- Genom sin tillsynsverksamhet följa hur järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem hanterar personsäkerhetsrisker vid växling. (RJ 2022:01 R4)

Här följer Transportstyrelsen svar på SHKs rekommendation:

Angående rekommendation RJ 2022:01 R4

Transportstyrelsen ska i sin tillsyn kontrollera att organisationer utövar sin verksamhet i enlighet med gällande krav och att de omhändertar verksamhetens risker. Vår tillsyn ska riktas mot de verksamheter där de största riskerna finns och där tillsynen åstadkommer störst effekt. Där det är möjligt utövar vi systemtillsyn där vi fokuserar på verksamhetsutövarnas systematiska arbetssätt och bedömer organisationens säkerhetskultur.

Det finns i regel stora skillnader mellan aktörer som verkar inom ett visst tillsynsområde, exempelvis vilken verksamhet som bedrivs eller storleken på organisationen. Dessa olikheter innebär att aktörer har olika påverkan på de transportpolitiska målen, vilket i sin tur innebär att Transportstyrelsens arbete behöver fokusera på de aktörer och de områden som vid varje tillfälle utgör den största risken.

I verksamhetsplaneringen (VP) varje år tas en plan fram över vilka prioriterade aktörer som ska få tillsyn kommande år, fördelade på kvartal. Prioritering görs utifrån bl.a. resursläget, tillsynsförslag och inträffade händelser. Samtidigt identifieras vilka specifika tillsynsinriktningar som ska tillsynas kommande år utifrån strategin, den årliga säkerhetsrapporten, omvärldsbevakning, rekommendationer från SHK m.m.

I den tillsyn som Transportstyrelsen gör mot järnvägsföretag kontrolleras hur de genom sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställer att arbetsuppgifter endast utförs av personal med rätt förutsättningar. Detta görs genom kontroll av att det finns dokumenterade förfarande för att tillse att personalen har rätt kompetens för att utföra en arbetsuppgift och inte av hälsoskäl eller andra personliga förhållanden är olämplig. Stickprovskontroller görs för att kontrollera att säkerhetsstyrningen fungerar som avsett.

I tillsynerna kontrolleras även att järnvägsföretagen har dokumenterade förfaranden för att säkerställa ett underhåll av fordon som minimerar risken för olyckor. Även här görs stickprovsmässiga kontroller av säkerhetsstyrningens praktiska utfall.

Kontroll av dokumenterade förfaranden görs även inom områdena riskhantering, övervakning, internrevision, avvikelshantering, organisation och trafik, i syfte att bekräfta att ett säkerhetsstyrningssystem finns. Även här utförs stickprovsmässiga kontroller för att granska hur väl säkerhetsstyrningen lyckas att upprätthålla en god regelefterlevnad.

I tillsyner som genomförts eller planeras under 2022 är risker förknippade med växlingsarbete ett utpekat område som ska kontrolleras. Anpassningar görs utifrån de olika verksamheternas art och omfattning.

Sedan olyckan inträffade i augusti 2020 har Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket utvecklat sin gemensamma samverkan. Arbetsmiljöverket har bistått Transportstyrelsen i dess utredning om växlingsolyckor och Transportstyrelsen har bistått Arbetsmiljöverket inför deras kommande tillsyn mot bangårdar. För närvarande planeras att myndigheterna ska delta som observatörer på någon av respektive myndighets tillsyn som berör växlingsområdet.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Petra Wermström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf. sektionschef Maria Jäderholm, inspektör Daniel Norgren och utredare Katarina Bjurman, den senare föredragande.

Petra Wermström
Avdelningsdirektör, Väg och järnväg

Kopia skickad till:
Arbetsmiljöverket



Enheten för rörligt arbete och stab
Gustav Sand Kanstrup, 010-730 93 59
arbetsmiljoverket@av.se

Statens Haverikommission
Box 6014
102 31 Stockholm

Svar på rekommendation i Statens haverikommissions slutrapport RJ 2022:01, personolycka vid växling på Sundsvall C, Västernorrlands län, den 5 augusti

Sammanfattning

Statens haverikommission (SHK) rekommenderar Arbetsmiljöverket att i samverkan med Transportstyrelsen utveckla vår tillsyn av bangårdar och växling av järnvägsvagnar i syfte att förbättra personsäkerheten vid växling.

- Arbetsmiljöverket är positivt till Statens haverikommissions rekommendation. Arbetsmiljöverket har under 2021 påbörjat ett tillsynsprojekt där järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inspekteras, bland annat utifrån fysiska arbetsmiljörisker vid växlingsarbete.
- Arbetsmiljöverket har också, sedan ett antal år tillbaka, regelbundna samverkansmöten med Transportstyrelsens enhet för spårtrafik. Denna samverkan syftar till kunskapsöverföring mellan oss tillsynsmyndigheter.



Arbetsmiljöverkets synpunkter och ställningstaganden

Tillsyn av spårbunden trafik

Flera skadehändelser med dödlig utgång har drabbat järnvägsbranschen de senaste åren. Med detta som bakgrund har Arbetsmiljöverket påbörjat en nationell inspektionsinsats där järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i hela landet inspekteras. Risker för ohälsa och arbetsskador i samband med växlingsarbete är ett fokusområde vid denna tillsyn.

Inspektionsinsatsen påbörjades under 2021 och kommer att pågå under hela 2022. De flesta järnvägsföretag som är aktiva i Sverige, likväl som infrastrukturförvaltare, kommer att bli inspekterade.

För att genomföra denna aktivitet har 23 arbetsmiljöinspektörer utbildats inom spårbundet arbete. Transportstyrelsen har fått ta del av det underlag som använts vid inspektionerna och har också bjudits in för att delta vid inspektionerna. Resultatet av inspektionsprojektet kommer att utvärderas och därefter förmedlas till Transportstyrelsen samt till arbetsgivar- arbetstagar- och branschorganisationer.

Utöver ovan nämnda tillsynsprojekt så genomför Arbetsmiljöverket även inspektioner av järnvägsföretag i händelse av anmälda arbetsolyckor och tillbud. Vi noterar ibland i dessa tillsynsärenden att de inspekterade aktörerna blandar ihop de skyldigheter som de har gentemot Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen. Till exempel vilken rapporteringsskyldighet som finns när ett tillbud inträffar. Vi kommer därför, efter ovan nämnda tillsynsprojekts avslut, sammanställa och tillgängliggöra de frågor som vi ser att aktörerna kan behöva hjälp med.

Samverkan med Transportstyrelsen

Arbetsmiljöverket har regelbundna samverkansmöten med Transportstyrelsens enhet spårtrafik. Vi kommer att utveckla dessa möten så att vi även diskuterar frågeställningar som uppstår utifrån den omfattande lagstiftning som gäller för aktörerna. Vi ser att denna typ av diskussionsforum bidrar till en ökad kunskap för tillsynsmyndigheterna som i sin tur ger oss en bredare förståelse för hur vi kan förstå och möta aktörerna i deras verksamheter.

Förslag till vidare arbete

Avslutningsvis vill Arbetsmiljöverket också lämna som förslag till Statens Haverikommission att vidare utreda händelser i samband med växlingsrörelser där utgången inte varit dödlig. Detta med syfte att även kunna lära av de händelser där utgången inte fått katastrofala följder.



De som deltagit

Yttrandet har avgetts av generaldirektören Erna Zelmin. I den slutliga handläggningen har även ställföreträdande generaldirektör Håkan Olsson och enhetschef Solfrid Nilsen deltagit. Föredragande har varit handläggare Gustav Sand Kanstrup.

Erna Zelmin

Gustav Sand Kanstrup

Kopia skickad till:
Arbetsmarknadsdepartementet
Transportstyrelsen

Ärendenummer
TRV 2021/21798
Motpartens ärendenummer
J-5/21

Dokumentdatum
2022-09-05

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare
Statens haverikommission
info@havkom.se

Kopia till

Urspåring Kummelby – Häggvik 2021-02-11

Den 11 februari 2021 skedde en urspåring av ett godståg mellan driftplatserna Kummelby och Häggvik i Stockholms län. Det uppstod omfattande skador på järnvägsfordonen och järnvägsinfrastrukturen på platsen. Urspåringen orsakades av en rälutmattning där sprickbildningen inte hade identifierats eller omhändertagits inom infrastrukturförvaltarens system för underhåll.

Statens haverikommission rekommenderar i slutrapporten RJ 2022:02 Trafikverket att:

- "Fortsätta sitt utvecklingsarbete för att i ett tidigare skede kunna identifiera sprickbildning i räl.
- Från ett helhetsperspektiv se över hur nuvarande system för att förebygga att yttutmattning leder till rälsbrott kan förbättras. Översynen bör innefatta utvärdering av tillämpade intervall för oförstörande provning, uppföljning av hur defekter lokaliseras, rapporteras, och märks ut i praktiken samt analys av vilka konsekvenser avvikande från beslutade intervall för förebyggande bearbetning kan medföra."

Rekommendationerna från haverikommissionen sammanfaller med pågående förbättringsarbeten inom Trafikverket. Trafikverket har sedan 2019 startat ett antal aktiviteter för att förbättra drift och underhåll kring rälfel. Under perioden har bland annat arbetssätten för regelverk säkerhetsbesiktning förändrats och implementerats. Åtgärder med anknytning till olycksplatsen har redan genomförts. Dessa redovisades i Trafikverkets egen utredningsrapport av olyckan, TRV 2021/116958, under rubriken Vidtagna och redan beslutade åtgärder. Samarbeten sker nationellt och internationellt för att dra nytta av bästa praxis och införa dessa.

Med anledning av rekommendationerna har en handlingsplan för planerade åtgärder upprättats. Åtgärderna är följande:

- Utveckling av metod att filma räl tillsammans med entreprenör. Metoden dokumenteras och förslag till införandeplan tas fram. (Klar senast 2023-02-01)
- I projektet "Digital besiktning" utvecklas analysmetoder för tillståndsbedömning och filmning av järnvägsanläggningen. Metoderna ska dokumenteras och utgöra

Ärendenummer
TRV 2021/21798
Motpartens ärendenummer
J-5/21

Dokumentdatum
2022-09-05

underlag för bedömning av bearbetning eller byte av räl.

(Klar senast 2023-06-30)

- Utveckling av samkörning av data från olika tillståndsmätningar, manuella och maskinella, ska fortsätta för att kunna identifiera "fel-platser" som ska åtgärdas med byte eller bearbetning av räl. (Klar senast 2023-06-30)
- Implementering av "Bedömningsstöd ytfel, kunskapsdokument: bedömning av räl fel på ytan" i besiktningsverksamheten. (Klar senast 2023-06-30)
- Genomföra riskanalys med syfte att se över inspektionsintervall. (Klar senast 2023-12-15)
- Utvärdering av förebyggande slipning införd under 2022 samt sammanställning av befintlig litteratur och bästa praxis inom slipning i samarbete med Chalmers tekniska högskola. (Klar senast 2023-03-31)
- Ta fram nyckeltal och it-stöd för att följa skadeutveckling och efterföljande besiktningsintervall på räl. (Klar senast 2023-03-31)
- Utveckling av IT-stöd för analys av defektlokalisering från ultraljud, för att följa och kvittera beställd slipning samt hantering av "hot-spots" som stöd för säkerhetsbesiktning. (Klar senast 2023-06-30)

Insatser genomförs också för att öka takten i underhållet, till exempel öka mängden räls slipning genom att omfördela budget.

Handlingsplanen har fastställts av Trafikverkets säkerhetsdirektör Hanan Åberg.

Med vänlig hälsning

Hanan Åberg

Säkerhetsdirektör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/21798, Motpartens ärendenummer J-5/21, Dokumentdatum 2022-09-05, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Part:

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport RJ
2022:02, urspårning med Green Cargos godståg
9400, den 11 februari 2021, på sträckan
Kummelby–Häggvik****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport RJ 2022:02, om urspårning med Green Cargos godståg 9400 på sträckan Kummelby–Häggvik den 11 februari 2021.

SHK riktar i rapporten följande säkerhetsrekommendation till Transportstyrelsen:

- Inom ramen för sin tillsyn följa upp de åtgärder som Trafikverket vidtar med anledning av rekommendationerna RJ 2022:02 R1 och RJ 2022:02 R2. (RJ 2022:02 R3)

Säkerhetsrekommendationer riktade mot Trafikverket:

- Fortsätta sitt utvecklingsarbete för att i ett tidigare skede kunna identifiera sprickbildning i räl. (RJ 2022:02 R1)
- Från ett helhetsperspektiv se över hur nuvarande system för att förebygga att ytutmattning leder till rälsbrott kan förbättras. Översynen bör innefatta utvärdering av tillämpade intervall för oförstörande provning, uppföljning av hur defekter lokaliseras, rapporteras, och märks ut i praktiken samt analys av vilka konsekvenser avvikande från beslutade intervall för förebyggande bearbetning kan medföra. (RJ 2022:02 R2)

Här följer Transportstyrelsens svar på SHKs rekommendation:

Angående rekommendation RJ 2022:02 R3

Transportstyrelsen ska i sin tillsyn kontrollera att organisationer utövar sin verksamhet i enlighet med gällande krav och att de omhändertar verksamhetens risker. Vår tillsyn ska riktas mot de verksamheter där de största riskerna finns och där tillsynen åstadkommer störst effekt. Där det är möjligt utövar vi systemtillsyn där vi fokuserar på verksamhetsutövarnas systematiska arbetssätt och bedömer organisationens säkerhetskultur.

Det finns i regel stora skillnader mellan aktörer som verkar inom ett visst tillsynsområde, exempelvis vilken verksamhet som bedrivs eller storleken på organisationen. Dessa olikheter innebär att aktörer har olika påverkan på de transportpolitiska målen, vilket i sin tur innebär att Transportstyrelsens arbete behöver fokusera på de aktörer och de områden som vid varje tillfälle utgör den största risken.

Transportstyrelsens riskmodell för tillsyn av spårtrafik ligger till grund för verksamhetsplaneringen, som identifierar vilka prioriterade aktörer som ska få tillsyn kommande år, fördelade på kvartal. Prioritering görs utifrån bl.a. resursläget, tillsynsförslag och inträffade händelser. Samtidigt identifieras specifika tillsynsinriktningar för kommande år utifrån strategin, den årliga säkerhetsrapporten, omvärldsbevakning, rekommendationer från SHK m.m.

I tillsynen av infrastrukturförvaltare kontrolleras bland annat att organisationen kan hantera säkerhetsrisker kopplade till fysiska tillgångar genom hela livscykeln. Kontroll görs också av att organisationen har förfaranden som säkerställer att tillgångarna används för avsett syfte och hålls i säkert och driftdugligt skick, samt på förväntad prestandanivå.

Inför höstens årliga företagsmöte med Trafikverket har Transportstyrelsen meddelat att vi på mötet önskar ta del av hur Trafikverket, med anledning av rälsbrott med efterföljande urspårning i Häggvik och på Malmbanan, arbetar med att identifiera och åtgärda brister i spåranläggningen. De rekommendationer som SHK riktat till Trafikverket kommer att vara en utgångspunkt för dialogen.

Under inledningen av hösten genomförs även vår årliga verksamhetsplanering där SHK:s rekommendationer ingår som underlag för urvalet av tillsyner som ska göras under nästa verksamhetsår.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Petra Wermström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Maria Jäderholm, sektionschef Petra Särefjord och utredare Katarina Bjurman, den senare föredragande.

Petra Wermström
Avdelningsdirektör, Väg och järnväg

Part:

Statens haverikommission

Box 6014

102 31 Stockholm

**Svar på rekommendation i SHK slutrapport RJ
2022:03, tillbud till kollision mellan tåg 8121 och
tåg 9672 på sträckan Garsås–Rättvik, Dalarnas
län, den 1 februari 2021****Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) slutrapport RJ 2022:03, om tillbud till kollision mellan tåg 8121 och tåg 9672 på sträckan Garsås–Rättvik, Dalarnas län, den 1 februari 2021

SHK riktar i rapporten följande säkerhetsrekommendation till Transportstyrelsen:

- i sin tillsyn följa hur järnvägsföretag med säkerhetsintyg för godstrafik säkerställer lastsäkring av flis och grot så att fara inte uppstår för trafiksäkerheten till följd av påverkan av vind och tappad last i spårområdet. (RJ 2022:03 R1)

Här följer Transportstyrelsens svar på SHKs rekommendation:

Angående rekommendation RJ 2022:03 R1

Transportstyrelsen ska i sin tillsyn kontrollera att organisationer utövar sin verksamhet i enlighet med gällande krav och att de omhändertar verksamhetens risker. Vår tillsyn ska riktas mot de verksamheter där de största riskerna finns och där tillsynen åstadkommer störst effekt. Där det är möjligt utövar vi systemtillsyn där vi fokuserar på verksamhetsutövarnas systematiska arbetssätt och bedömer organisationens säkerhetskultur.

Det finns i regel stora skillnader mellan aktörer som verkar inom ett visst tillsynsområde, exempelvis vilken verksamhet som bedrivs eller storleken på organisationen. Dessa olikheter innebär att aktörer har olika påverkan på de transportpolitiska målen, vilket i sin tur innebär att Transportstyrelsens arbete behöver fokusera på de aktörer och de områden som vid varje tillfälle utgör den största risken.

I verksamhetsplaneringen (VP) varje år tas en plan fram över vilka prioriterade aktörer som ska få tillsyn kommande år, fördelade på kvartal. Prioritering görs utifrån bl.a. resursläget, tillsynsförslag och inträffade händelser. Samtidigt identifieras vilka specifika tillsynsinriktningar som ska tillsynas kommande år utifrån strategin, den årliga säkerhetsrapporten, omvärldsbevakning, rekommendationer från SHK m.m.

Transportstyrelsen har under år 2022 ett utökat fokus på området lastsäkring i sin tillsyn. Ambitionen när det gäller tillsyn specifikt med lastsäkring av transporter med flis och grot, är att vi i vår övriga tillsyn av lastsäkring även inkluderar denna typ av last under hösten 2022 alternativt under våren 2023.

Tillsynen kommer att ske genom stickprovsvisa kontroller av vagnar som lastats med flis eller grot i syfte att kontrollera om dessa vagnar lastats i enlighet med de lastningsinstruktioner som finns för denna typ av last.

Efter genomförda tillsyner inom lastsäkring kommer en rapport sammanställas. Denna kan sedan utgöra underlag för vidare handlingsplan eller användas som underlag för att kunna ta reda på om tillsynerna medfört en positiv effekt av säkerheten inom lastsäkring.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Petra Wermström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf. sektionschef Maria Jäderholm, sektionschef Petra Särefjord, utredare Katarina Bjurman och utredare Gisela Liss, den senare föredragande.

Petra Wermström
Avdelningsdirektör, Väg och järnväg

Ärendenummer
TRV 2021/12380
Motpartens ärendenummer
J-02/2021

Dokumentdatum
2022-09-07

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare
Statens haverikommission
info@havkom.se

Tillbud till kollision Garsås-Rättvik

Statens haverikommission rekommenderar i slutrapporten RJ 2022:03, R2, Trafikverket att:

- ”se över regler och stöd för att säkerställa faktainsamling vid tillbud till olyckor med betydelse för trafiksäkerheten.”

Med anledning av rekommendationen har en handlingsplan upprättats för planerade åtgärder. Handlingsplanen omfattar nedanstående åtgärder:

- Översyn av ett bedömningsstöd för utkallande av Olycksplatsansvarig (OPA) som kallas ”driftteknikernas matris”. Arbetet kommer att genomföras i samråd med berörda förvaltningsansvariga.
(Klart senast 2023-03-31)
I det fallet att driftteknikernas matris görs om till ett styrande dokument behöver befintliga styrande dokument (se nedan punkter) ses över för att fastställa hur det nya styrande dokumentet påverkar dessa.
- Se över arbetssätten gällande utkallande av OPA som beskrivs i rutinbeskrivning *TDOK 2014:0088* samt instruktion *TDOK 2014:0089 Hantera larm vid olycka, tillbud och avvikelser på järnväg*. Uppdateras vid behov.
(Klart senast 2023-06-01)
- *TDOK 2014:0090 Hantering av olycksplats på järnväg* omfattar inte tillbud till olyckor, men ses över för att fånga upp eventuella krav och förändrade arbetssätt efter att åtgärden att göra om Driftteknikernas matris till en TDOK har genomförts. Uppdateras vid behov. (Klart senast 2023-10-31)
- Se över arbetssättet som beskrivs i *TDOK 2014:0092 Faktainsamling i samband med olycka, tillbud eller avvikelser, järnväg*, för att fånga upp eventuella krav

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/12380
Motpartens ärendenummer
J-02/2021

Dokumentdatum
2022-09-07

eller förändrade arbetssätt efter att åtgärden att göra om Driftteknikernas matris till en TDOK har genomförts. Uppdateras vid behov. (Klart senast 2023-10-31)

Handlingsplanen har fastställts av Trafikverkets säkerhetsdirektör Hanan Åberg.

Med vänlig hälsning

Hanan Åberg
Säkerhetsdirektör

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/12380, Motpartens ärendenummer J-02/2021, Dokumentdatum 2022-09-07, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.