



NIB Årsrapport 2015

Statens haverikommission

Sverige

Diarienumr A-94/16

2016-06-03

SHK utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s utredningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

ISSN 1400-5743

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjödén/Försvarsmakten.

Innehåll

1.	INTRODUKTION	4
1.1	Lagar	4
1.2	Roll och uppgifter	4
1.3	Organisation.....	5
2.	UTREDNINGAR.....	6
2.1	Avslutade utredningar 2015.....	6
2.2	Utredningar färdigställda 2015	6
2.2.1	Utredningar färdigställda 2015	6
2.3	Utredningar påbörjade 2015 men inte färdigställda 2015.....	7
2.4	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2015.....	7
2.4.1	Slutrapport RJ 2015:01 - Tillbud till urspårning med tåg 18294..... i Hallstahammar, Västmanlands län, den 20 maj 2014.	7
2.4.2	Slutrapport RJ 2015:02 – Tillbud till kollision mellan tåg 44660 och tåg 1859 i Bjuv, Skåne län, den 22 juli 2014	8
2.4.3	Slutrapport RJ 2015:03 – Urspårning med tåg 4343 mellan Ovansjö och Alby, Västernorrlands län, den 9 juli 2014.....	9
2.4.4	Slutrapport RJ 2015:04 – Tillbud till kollision mellan tåg 634 och 8919 i Strömtorp, Örebro län, den 4 november 2014.....	10
2.5	Olyckor och tillbud utreda de senaste 5 åren	11
3.	REKOMMENDATIONER 2015.....	12

1. INTRODUKTION

1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. 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 (2004/49/EG) genomförts i svensk rätt.

1.2 Roll och uppgifter

Statens haverikommission (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 uppskattas 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:

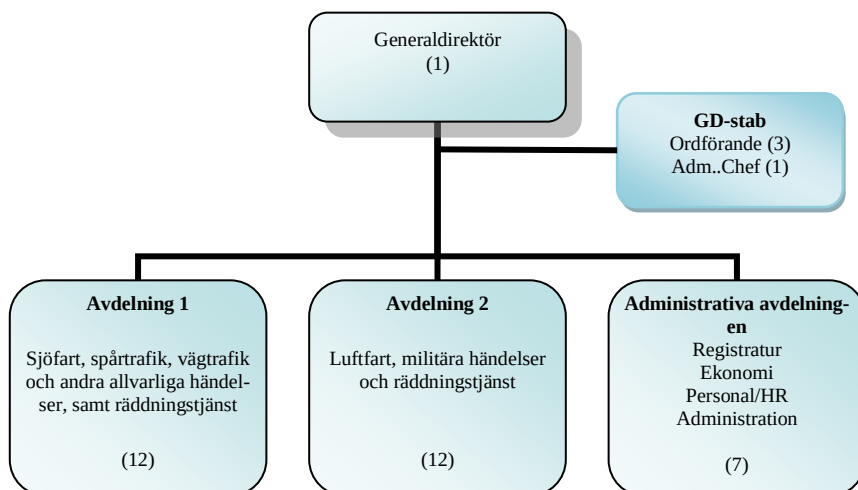
- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning 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 skadeståndsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.3 Organisation



Vid en utredning ska haverikommissionen enligt gällande bestämmelser alltid 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 kommissionen vid faktainsamling och analys. För de vanligaste förekommande utredningarna har SHK upphandlat avtal med experter på olika områden.

2. UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2015

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Olycka	1	0	0	700 000
Tillbud	3	0	0	

2.2 Utredningar färdigställda 2015

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).

2.2.1 Utredningar färdigställda 2015

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2014-05-20	Tillbud till urspårning på grund av signalfel, vid Hallstahammars driftplats, Västmanlands län.	i	2015-05-11
2014-07-09	Urspårning med godståg på sträckan Alby- Ovensjö, Väster- norrlands län.	i	2015-07-03
2014-07-22	Tillbud till kollision vid möte mellan ett godståg och ett persontåg i Bjuv, Skåne län.	i	2015-06-30
2014-11-04	Tillbud till kollision vid möte mellan 2 resandetåg vid Strömtorps driftplats, Örebro län	i	2015-11-03

2.3 Utredningar påbörjade 2015 men inte färdigställda 2015

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2015-09-05	Olycka med påkörd arbetare i spår vid Pölsebo driftsplatsdel, Västra Götalands län.	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2015

2.4.1 Slutrapport RJ 2015:01 - Tillbud till urspårning med tåg 18294 i Hallstahammar, Västmanlands län, den 20 maj 2014.



Den 20 maj 2014 inträffade ett tillbud till urspårning i Hallstahammar med tåg 18294 på grund av utebliven ATC-information om nedsatt hastighet för en kurva.

Vid ballastplogning natten mellan 7 och 8 maj 2014 sattes balisgruppen vid orienteringstavlan vid km 5+335 ur spel. Balisgruppen skulle lämna information om nedsatt hastighet 1 100 meter längre fram.

Den skadade balisgruppen upptäcktes inte efter arbetet, eftersom besiktningsrutinerna som blir aktuella efter spårriktning eller ballastplogning inte innehåller kontrollpunkter som rör signalsystemet.

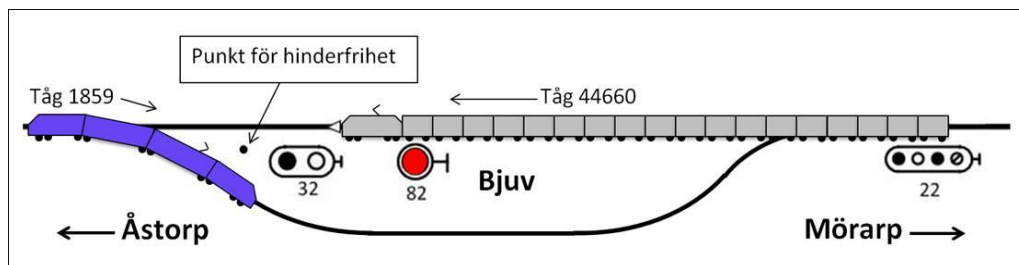
Under tiden 11 maj kl. 06.00 till 20 maj kl. 06.00 doldes bortfallet av balisgruppen av en tillfällig hastighetsnedsättning som var överlagrad den permanenta. Den 20 maj kl. 09.55 ledde bortfallet av balisgruppen till att ett norrgående tåg som inte hade uppehåll i Hallstahammar, inte fick ATC-förinformation om hastighetsnedsättning för kurva till 75/80 km/tim i driftplatsens norra del; i stället visades takhastighet 140 km/tim. Förarens kännedom om banan ledde dock till att tåget inte accelererades till full hastighet innan tåget nådde fram till kurvan.

Den omedelbara orsaken till tillbudet var att ett ATC-besked uteblev på grund av att en balisgrupp körts sönder och att föraren inte omedel-

bart kunde fastställa att ATC-beskedet om tillåten hastighet var felaktigt i den rådande situationen.

Bidragande orsaker till tillbudet var att de sönderkörda baliserna inte upptäckts vid den besiktning som ska utföras efter underhållsarbete i spåret. En bakomliggande orsak till det, är att det inte finns krav på att objekt i hinderlistan ska besiktigas i samband med spårarbete och att Trafikverket inte har fångat upp riskerna med detta i sitt säkerhetsstyrningssystem.

2.4.2 **Slutrapport RJ 2015:02 – Tillbud till kollision mellan tåg 44660 och tåg 1859 i Bjuv, Skåne län, den 22 juli 2014**



Den 22 juli 2014 inträffade ett tillbud till kollision mellan tåg 44660 och tåg 1859 i Bjuv, Skåne län. När föraren av tåg 44660 skulle bromsa, inför ett tågmöte med tåg 1859, ansattes bromsarna i vagnarna bakom vagn 3 så långsamt att tåget inte kunde stoppas inom den förväntade stoppsträckan. Tåget stannade med loket cirka 40 meter bortom stopplyktan. Strax efter att tåget stannat kom tåg 1859 in till Bjuv och stannade vid plattformen för resandeutbyte. Den totala bromssträckan för tåg 44660 blev cirka 2 000 meter och om godståget fortsatt ytterligare cirka 80 meter innan det stannade, hade det inte stått hinderfritt för 1859 och under ogynnsamma förhållanden hade en kollision mellan de två inblandade tågen kunnat inträffa.

Den omedelbara orsaken till tillbudet var att tågbrömsens ansättningstid blev onormalt lång på grund av en strypning av huvudledningen i vagn 3.

Strypningen uppstod på grund av att en fast slangförbindning i huvudledningen återmonterats på ett sätt som medförde att den vreds. Vid montaget blev slangen vriden så att genomströmningsarean påverkades. Strypningen fångades inte upp av de tekniska efterkontrollerna och inte heller av efterföljande bromsprov.

Bakomliggande orsak var att underhållsentreprenören inte hade identifierat risken med att slangen vid återmontering kunde erhålla viss vridning eftersom det saknades en tydlig styrning från järnvägsföretaget och den underhållsansvariga enheten av hur den aktuella slangtypen skulle monteras och funktionskontrolleras efter felavhjälpanande underhåll på fordon. Varken underhållsansvarig

enhet eller järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem hade fångat upp detta förhållande.

2.4.3 Slutrapport RJ 2015:03 – Urspåring med tåg 4343 mellan Ovensjö och Alby, Västernorrlands län, den 9 juli 2014



Godståg 4343 spårade ur mellan km 477 och 476 på sträckan Ovensjö - Alby den 9 juli 2014, strax efter kl. 15.00. Tåget bestod av två RC-lok och 24 vagnar. Det spårade ur från vagn 4 och alla vagnar utom de sex sista spårade ur. Tåget slets av mellan vagn 11 och 12. Några vagnar bakom vagn 12 totalskadades när vagn 12 och 13 grävde ned sig i ballasten och bromskrafterna medförde att ett antal bakomvarande vagnar ställde sig på tvären i banvallen och klättrade på varandra.

Vädret var vid olyckstillfället varmt, ca 30° C och soligt.

Banan vid och före urspåringspunkten vid ca km 476+400 har studerats av haverikommissionen. Vid olycksplatsundersökningen syntes tecken på sidoförskjutning av spåret i ballasten vid km 476+365, sannolikt en solkurva.

Solkurvan har med stor sannolikhet uppstått på grund av ovanligt varm väderlek och brist i ballastsektionen.

På sträckan har ströslipersbyte utförts som en del i ett projekt "DEF-slipersbyte", vilket avser utbyte av sliprar som vittrar sönder i förtid. Slipersbytet utfördes på hösten 2013, men den avslutande spårriktningen och ballastprofileringen utfördes i maj 2014. Bristen i ballastprofilen har inte uppmärksamats vid genomförda besiktningar.

2.4.4 Slutrapport RJ 2015:04 – Tillbud till kollision mellan tåg 634 och 8919 i Strömtorp, Örebro län, den 4 november 2014



I Strömtorp skulle möte äga rum mellan två resandetåg, 634 och 8919. Eftersom ett godståg var uppställt på spår 2, skulle mötet genomföras på spår 3 och 4. Eftersom stationsautomaten inte kan hantera möten på dessa spår, fick fjärrtågklareren manuellt beordra behövliga tågvägar och magasineringar i fjärrmanöversystemet.

Tåg 634 ankom något före 8919 och leddes in på spår 4 och därefter gick 8919 in på spår 3. Under 8919:s infart hade inte 634 stannat. Inget av tågen hade uppehåll i Strömtorp, som saknar plattformar för resandeutbyte.

Innan 8919 nått fram till tågvägsskiljande växel 3a/b i tågvägen in mot spår 3, låstes tågvägen upp och växel 23a/b, vars spårledning alltså inte hunnit bli belagd, började läggas om till spår 4 efter impuls från den magasinerade utfartstågvägen för 634. Föraren av 8919 uppmärksammade att växeln låg fel och stoppade tåget.

Orsaken till tillbudet var att upplåsningskretsarna för tågvägen västerut in på spår 3 är utformade så, att för tåg som är kortare än ca 100 m kommer tågvägsupplåsning att initieras innan tågets främsta fordon hunnit belägga växel-spårledningen i växel 23a/b. Finns en omlägningsbegäran för växeln, vilket är fallet vid en magasinerad tågväg som kräver att växeln läggs om, kommer denna omläggning att kunna börja verkställas i och med att tågvägen låses upp.

Bakomliggande orsak var att man vid projektering och konstruktion av ändring av ställverket, för införande av "samtidig infart", inte noterade att kretslösningen medförde att den aktuella tågvägen kunde låsas upp för tidigt i en situation med kort tåg. Den uppkomna konstruktionsmissen upptäcktes inte i granskningsprocessen och inte heller vid ibruktagningsbesiktningen.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Inledda spårtrafikutredningar 2011-2015

Utredningar av olyckor/tillbud		2011	2012	2013	2014	2015	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 19.1-2)	Kollision						0
	Kollision med ett hinder			1			1
	Urspårning		1		1		2
	Plankorsningsolycka		1				1
	Personolycka på grund av tåg i rörelse					1	1
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods-utsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud		3		3	0	6
Totalt		0	5	1	4	1	11

3. REKOMMENDATIONER 2015

Datum och tidpunkt:	2014-05-20, kl. 09.55	
Plats:	Hallstahammar, Västmanlands län	
Typ av händelse:	Tillbud till urspårning	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 18294	
Antal ombordvarande:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Inga	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga	
Andra skador:	Nej	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.1		
Utgivning av slutrapport:	2015-05-11	
RJ 2015:01 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: • vidta åtgärder för att infrastrukturförvaltare i sina säkerhetsstyrningssystem har bestämmelser, som säkerställer att funktionsstörande åverkan på signalteknisk materiel identifieras och anmäls för åtgärd i samband med återlämnande av spåret efter spårarbeten.	

Datum och tidpunkt:	2014-07-22, kl. 19.15	
Plats:	Bjuv, Skåne län.	
Typ av händelse:	Tillbud till kollision	
Typ av fordon och tågnummer:	Godståg 44660 med 18 lastade vagnar och Resandetåg 1859	
Antal ombordvarande :	Personal:	2
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Inga	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga	
Andra skador:		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.2		
Utgivning av slutrapport:	2015-06-30	
RJ 2015:02 R1	Ahus-Alstätter Eisenbahn AG rekommenderas att: följa upp och säkerställa att allt underhåll som utförs på fordon, som de är underhållsansvarig enhet för, utförs i enlighet med deras instruktioner, samt att vid behov tydliggöra särskilda risker som kan uppkomma vid underhåll av fordonen eller deras delsystem	

Datum och tidpunkt:	2014-07-09, kl. 15.49	
Plats:	Ovansjö- Alby, Västernorrlands län	
Typ av händelse:	Urspårning	
Typ av fordon och tågnummer:	Godståg 4343 och 24 godsvagnar	
Antal ombordvarande:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Ja	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ja	
Andra skador:	Nej	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.3		
Utgivning av slutrapport:	2015-07-03	
RJ 2015:03 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: • arbeta för att infrastrukturförvaltare utvecklar ett tydligare, mer konsekvent system för besiktningar i samband med arbeten som har betydelse för trafiksäkerheten. • genom sin tillsyn kontrollera att infrastrukturförvaltaren, vid anlitande av entreprenörer, förvissar sig om att entreprenören har ett system för kommunikation och säkrande av informationsöverföring till, från och mellan anlitade underentreprenörer.	
RJ 2015:03 R2		

Datum och tidpunkt:	2014-11-04, kl. 14.05	
Plats:	Driftplatsen Strömtorp, Örebro län.	
Typ av händelse:	Tillbud till kollision	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 634 och 8919	
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Inga	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga	
Andra skador:		
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.4		
Utgivning av slutrapport:	2015-11-03	
	Inga rekommendationer ställda. Med hänsyn till de åtgärder beträffande anläggningen i Strömtorp och den kartläggning av andra anläggningar som skulle kunna vara behäftade med samma problem, som Trafikverket genomfört omedelbart efter händelsen, har SHK valt att inte lämna några säkerhetsrekommendationer.	

Datum
2015-09-02Dnr/Beteckning
TSJ 2014-2776Ert datum
2015-05-11Er beteckning
J-21/14Statens Haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm**Svar på rekommendation i SHK utredningsrapport RJ
2015:01, tillbud till urspårning med tåg 18294 i
Hallstahammar, Västmanlands län, den 20 maj 2014**

Transportstyrelsen har mottagit Statens haverikommissions (SHK) utredningsrapport RJ 2015:01, tillbud till urspårning med tåg 18294 i Hallstahammar, Västmanlands län, den 20 maj 2014.

SHK riktar i rapporten följande rekommendation till Transportstyrelsen:

”Transportstyrelsen rekommenderas att:

- vidta åtgärder för att infrastrukturförvaltare i sina säkerhetsstyrningssystem har bestämmelser, som säkerställer att funktionsstörande åverkan på signalteknisk materiel identifieras och anmäls för åtgärd i samband med återlämnande av spåret efter spårarbeten. (RJ2015:01 RI)”

Här följer Transportstyrelsens svar på SHK rekommendation:

- Av haverikommissionens rapport framgår under rubriken ”Vidtagna åtgärder” att Trafikverket planerar att se över dokumentet ”Kontrollbesiktning efter spårarbeten, rapportmall”. Översynen uppges vara klar senast 30 november 2015. Transportstyrelsen har varit i kontakt med Trafikverket som meddelar att tidsplanen i arbetet hålls. Transportstyrelsen avser att följa upp Trafikverkets översyn av dokumentet efter det att arbetet enligt tidsplan slutförts, för att därefter ta ställning till om ytterligare åtgärder mot infrastrukturförvaltare är aktuella.

Med vänliga hälsningar:



Birgitta Hermansson
Avdelningschef Väg- och järnvägsavdelningen
Transportstyrelsen

Dear Mrs. Högberg, dear Mr. Karanikas,

Thank you for sending us the final report RJ 2015:02e and giving us the opportunity to report about our actions concerning technical improvements to reduce the risk of twisted brake hoses and our activities as ECM for the affected wagons.

Please find below our implemented measures.

1) Organizational Changes

The ECM responsibility was transferred to VTG as off 1st September 2015. In this regard, the maintenance rules of the former ECM AAE are transferred to the maintenance system of VTG. The new ECM will check the existing hire contracts regarding compliance with the new legal ECM regulations and will implement organizational changes if necessary. This includes amongst other things the maintenance of wagons based on the VPI maintenance manual plus specific additions for different wagon types, i.e. regarding the brake system.

The VPI maintenance manual can be purchased by the workshops from the VPI. The purchase of this manual is a necessary precondition for VTG for the cooperation with a workshop. The mentioned wagon specific additions are distributed centrally and actively by VTG to the workshops with whom the VTG group is working. VTG asks regularly for a written acknowledgement of receipt for these instructions. It is therefore ensured that all workshops have the current maintenance regulations of the ECM at their disposal at any time.

2) Technical Changes

The air-brake connection hoses are successively replaced with optimized hoses with two white stripes in longitudinal direction. These white stripes allow a simple recognition of a twisted hose during assembly or control.

The current maintenance plan of AAE, the TSO, module 22, appendix 4 "uncoupling and coupling wagons" was revised to give a clarified and more precise instruction how to dismount and mount these brake hoses correctly to avoid twisted brake hoses.

Furthermore, we are currently developing a rigid, twist resistant air-brake hose together with DAKO. Bevor this new product can be used in the fleet, a long-term field test will be necessary. It is planned to equip two wagons with this kind of brake hose to prove the suitability for operation.

We are convinced that the above mentioned measures are suitable to ensure the safe operation of the wagons.

If you have any other questions, don't hesitate to contact us.

Freundliche Grüsse - Best regards - Meilleures salutations

Andreas Reinhard

AAE - Ahaus Alstätter Eisenbahn AG
Safety Management / WSS
Business Center Neuhaus
Neuhausstrasse 4
CH-6341 Baar
Tel: +41 41 727 55 20
Fax: +41 41 727 55 24
andreas.reinhard@vtg.com
www.aae.ch

Datum
2015-09-30
Ert datum
2015-07-03

Dnr/Beteckning
TSJ 2014-3091
Er beteckning
J-29/14

Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm



Transportstyrelsens svar på de rekommendationer Statens haverikommission riktade, med anledning av urspårning med tåg 4343 mellan Ovansjö och Alby, den 9 juli 2014

Transportstyrelsen har tagit del av SHK utredningsrapport och de rekommendationer som riktas mot Transportstyrelsen. Nedan följer Transportstyrelsens svar efter respektive rekommendation:

Transportstyrelsen rekommenderas att arbeta för att infrastrukturförvaltare utvecklar ett tydligare, mer konsekvent system för besiktningar i samband med arbeten som har betydelse för trafiksäkerheten. (RJ 2015:03 R1).

Trafikverket har inlett ett arbete för att se över det befintliga systemet för besiktningar. Transportstyrelsen avser att under andra kvartalet 2016 göra en uppföljning av det resultat som då framkommit för att därefter besluta om vidare åtgärder mot infrastrukturförvaltare.

Transportstyrelsen rekommenderas att genom sin tillsyn kontrollera att infrastrukturförvaltaren, vid anlitande av entreprenörer, förvissas sig om att entreprenören har ett system för kommunikation och säkrande av informationsöverföring till, från och mellan anlitade underentreprenörer. (RJ 2015:03 R2).

Trafikverket har i kontakter med Transportstyrelsen meddelat att åtgärder för att förbättra system för kommunikation och säkra informationsöverföring till, från och mellan anlitade underentreprenörer ingår i ett större arbete som pågår inom Trafikverket. Transportstyrelsen avser att under andra kvartalet 2016 följa upp detta arbete för att därefter

besluta om vidare åtgärder mot infrastrukturförvaltaren Trafikverket eller andra infrastrukturförvaltare.

Detta ärende har beslutats av avdelningsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Claes Elgemyr och föredragande Bertil Karlsson, sektion infrastruktur.

Med vänlig hälsning



Claes Elgemyr sektionschef

enligt uppdrag