



## Bilaga 2.

### Transportstyrelsens trafiksäkerhetstillsyn

---

### Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder? (RiR 2013:18)



# Säkerhetstillsynen över spår och fordon

TILLSYNYN I JÄRNVÄGSLAGEN OMFATTAR ENLIGT TRANSPORTSTYRELSEN  
ENDAST TRAFIKSÄKERHET

Transportstyrelsen tolkar att tillsynen över spår och fordon enligt järnvägslagen enbart är inriktad mot trafiksäkerhet.

SÄKERHETSTILLSYN ÄR EN TOLKNING SOM GJORDES REDAN AV  
JÄRNVÄGSINSPEKTIONEN

Enheten Trafik- och infrastruktur på Transportstyrelsen hanterar tillsynen över infrastrukturen. Bemanningen är i dag tretton personer, varav tre årsarbetskrafter går till tillsyn av infrastrukturförvaltare.

Att tillsynen endast ska innefatta säkerhetsrelaterade aspekter är en tolkning som har gjorts sedan Järnvägsinspektionens tid. Enligt Transportstyrelsens tolkning av järnvägslagen har myndigheten ingen uppgift att granska underhållsfrågor som har betydelse för punktlighet utan det är endast trafiksäkerhetsfrågor som faller in under lagen.<sup>1</sup>

SÄKERHETSTILLSYN AV INFRASTRUKTUR ÄR INRIKTAD MOT FÖRETAGENS  
SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM

Utgångspunkten för både tillsyn och tillståndsprövning är infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Det innebär att det i tillsynen granskas att det finns rutiner och processer för en fungerande trafiksäkerhet och tillräckliga resurser, ekonomiska medel och kompetens.

Säkerhetsarbetet hos en infrastrukturförvaltare utgår från ett internt system där man har klassificerat de olika banorna utifrån hur tungt man kör och hur fort man kör på banan. Utifrån den klassificeringen framgår hur ofta och på vilket sätt man ska besikta banan. Om en infrastrukturförvaltare inte kan/vill underhålla sin bana är det möjligt att istället förtäta säkerhetsbesiktningarna eller sätta ner hastigheten eller axeltrycket. Om infrastrukturförvaltaren vidtar dessa åtgärder har man enligt Transportstyrelsen gjort vad som krävs ur ett säkerhetsperspektiv.<sup>2</sup>

När Transportstyrelsen får indikationer på att kvaliteten börjar bli dålig på en viss bana begär man in besiktningsprotokoll från Trafikverket. Bedömer besiktningsmannen att det finns en säkerhetsrisk blir det en anmärkning i besiktningsprotokollet. Om sådana fel börjar stiga till antalet kan det innebära att infrastrukturförvaltaren börjar tappa kontrollen, vilket föranleder åtgärder från Transportstyrelsen.

Myndigheten gör kontroll av besiktningsprotokoll vid tillståndsprövning och minst vart femte år, då i samband med omprövningen av tillståndet. Myndigheten får även indikationer från externa aktörer om tveksamheter i trafiksäkerheten. Det går enligt Transportstyrelsen inte att göra på annat sätt

---

<sup>1</sup> Minnesanteckningar från möte med Transportstyrelsen, tillsyn infrastruktur 2013-03-19

<sup>2</sup> Minnesanteckningar från möte med Transportstyrelsen, tillsyn infrastruktur 2013-03-19

när tre årsarbetare ansvarar för allt arbete som ska göras. Gjorda säkerhetsbesiktningar är heller inte något som skickas till Transportstyrelsen om myndigheten inte själv begär in dem. Transportstyrelsen har därmed inte kunskap om banornas status idag.<sup>3</sup>

#### SÄKERHETSTILLSYNEN ÖVER FORDON ÄR INRIKTAD MOT FÖRETAGENS SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM

Enheten Trafikföretag är ansvarig för den tillsyn och tillståndshantering som sker gentemot järnvägsföretag. Bemanningen är i dag tio personer, varav fyra årsarbetskrafter går till tillsyn av företag som bedriver järnvägstrafik.

Tillsynen är riskbaserad och utgår från järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem. Man kontrollerar om säkerhetsstyrningssystemet fungerar och om alla rutiner och beskrivningar finns på plats. I nästa steg kontrollerar man om företaget gör som de säger i sina rutinbeskrivningar. Företagstillsynen är omfattande och komplex och myndigheten fokuserar därför på styrningen från ledningen i tillsynsobjekten. Tanken är att få man ordning på företagsledningens agerande och synsätt får det genomslag längre ner i organisationen. Myndigheten försöker hela tiden värdera om en incident är en enstaka händelse eller del av en systematisk brist för att kunna fokusera sin tillsyn. Brister det i rutiner har Transportstyrelsen en skyldighet att agera men rör det sig om en enstaka olyckshändelse ska frågan inte vara föremål för tillsyn. Företagen ska själva utreda olyckor och tillbud. Haverikommissionen utreder även större olyckor och tillbud. Företrädare för enheten uppger att det finns riskföretag på marknaden idag och det är inte ovanligt att man hittar 20-25 avvikelser vid en tillsyn. Tillsynen görs dock, på samma sätt som för infrastrukturen, endast utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.<sup>4</sup>

#### FORDONSTILLSYNEN LIGGER NÄRMARE EN UNDERHÅLLSTILLSYN

Även om järnvägslagen är utformad med tyngdpunkt på trafiksäkerhet finns det vissa delar i tillsynen som har ett marknadsperspektiv. Delar som rör kontroll av drift och liknande skulle relativt enkelt kunna passas in i nuvarande tillsyn eftersom systemtillsyn egentligen är en form av kvalitetssystemtillsyn, framför företrädare för Transportstyrelsen. Såsom tillsynen och bemanningen ser ut idag arbetar enheten enbart med risker. Eftersom rena driftsfrågor inte innebär någon risk eller åtminstone låg risk, blir drift- och underhållsfrågor från punktlighetssynpunkt inte heller föremål för tillsyn.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Minnesanteckningar från möte med Transportstyrelsen, tillsyn infrastruktur 2013-03-19

<sup>4</sup> Minnesanteckningar från möte med Transportstyrelsen, tillsyn järnvägsföretag 2013-04-05

<sup>5</sup> Minnesanteckningar från möte med Transportstyrelsen, tillsyn järnvägsföretag 2013-04-05