

Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Box 810  
781 28 Borlänge

## Föreläggande att vidta åtgärder och skicka in en redogörelse

### Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen förelägger Trafikverket, organisationsnummer 202100-6297, att vidta de åtgärder som anges under "Åtgärdskrav" för respektive brist och därefter skicka in en skriftlig redogörelse för:

- Trafikverkets analys av de bakomliggande orsakerna till bristen
- de åtgärder Trafikverket vidtagit eller avser att vidta för att omhänderta bristen.

Trafikverkets svar ska ha kommit in till Transportstyrelsen **senast den 29 mars 2024**.

### Redogörelse för ärendet

Transportstyrelsen genomförde mellan den 22 december 2022 och den 6 september 2023 en tillsyn av Trafikverkets verksamhet som infrastrukturförvaltare. Tillsynen ägde rum i Borlänge.

Syftet med tillsynen var att kontrollera att införandet av ett nytt system för Marknadsanpassad planering av kapacitet, (MPK) genomfördes enligt Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 (CSM SMS)<sup>1</sup> och Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 (CSM RA)<sup>2</sup>.

Vid tillsynen gjordes verifieringar genom intervjuer med personal på trafikcentralerna i Hallsberg, Gävle, Malmö, Göteborg. Intervjuer

<sup>1</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.

<sup>2</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009

genomfördes också med lokaltågklarerare i Trelleborg och Kil samt med personal på Trafikverkets huvudkontor i Borlänge.

Verifieringar gjordes också genom intervjuer med åtta järnvägsföretag. Tre av dessa var underhållsentreprenörer och de övriga var järnvägsföretag som bedrev gods- och/eller persontrafik.

Transportstyrelsen intervjuade trafikledare (lokaltågklarerare, fjärrtågklarerare och tågledare), produktionsledare, instruktörer, lokal ledningsgrupp, trafikplanerare, chefer på olika nivåer och specialister. Totalt intervjuades ca 60 personer.

En del av intervjuerna genomfördes på plats och andra på distans.

Utöver intervjuerna granskade Transportstyrelsen dokument ur Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem och annan information som inkom till oss.

Tillsynen genomfördes genom att Transportstyrelsen gjorde stickprovskontroller inom de områden som Transportstyrelsen bedömde var relevanta för tillsynens syfte.

Transportstyrelsen höll ett slutmöte den 6 september 2023. Vid slutmötet presenterade Transportstyrelsen de iakttagelser som noterats under tillsynen och Trafikverket gavs tillfälle att yttra sig om dessa. Den 9 november 2023 kommunicerades skriftligt, enligt 25 § Förvaltningslagen (2017:900), de underlag som låg till grund för våra iakttagelser. Trafikverket meddelade i ett yttrande samma datum att Trafikverket inte hade några invändningar.

### **Skäl för beslutet**

Järnvägssäkerhetslagen (2022:367) trädde i kraft den 1 juni 2022. Enligt övergångsbestämmelserna till lagen ska ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om en uppdatering krävs enligt 3 kap. 10 §.

Av järnvägslagen (2004:519) 2 kap. 5 § framgår att infrastrukturförvaltares verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. I delegerade förordning (EU) 2018/762 artikel 4 framgår att infrastrukturförvaltare ska upprätta sina säkerhetsstyrningssystem i enlighet med kraven i bilaga II.

Vid tillsynen identifierade Transportstyrelsen sju brister som pekar på att Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem inte uppfyller gällande krav.

## 1. Trafikverket brister i riskhantering

Bristen visades genom att den riskbedömning<sup>3</sup> som genomfördes enligt CSM RA inför förändringen T23 dels innehåller en risk gällande utbildning, MPKWS031 som inte alls är bedömd och dels innehåller risker som inte har åtgärdats så att riskerna reducerats till en acceptabel nivå.

Bristen visade sig också genom att det i den dokumenterade riskbedömningen inte framgår på vilka grunder Trafikverket har bedömt att riskerna kan accepteras. Bristen visade sig även genom att det finns risker Trafikverket bedömt som oacceptabla (röd nivå) efter åtgärd. Exempel på sådana risker är: daglig graf MPKWS018 och MPKWS020, tågplaneskifte MPKWS032, samt kvittera order MPKWS046.

Enligt den styrande rutinbeskrivningen TDOK 2020:0236 *Metod för riskhantering vid ändringar gällande trafiksäkerhet järnväg (CSM RA)* måste en oacceptabel risk åtgärdas. Det framgår också att resultatet av ett genomfört arbetssätt enligt rutinbeskrivningen ska vara att trafiksäkerhetsriskerna som har identifierats i samband med ändringen, har hanterats till en acceptabel risknivå. Inga oacceptabla risker ska enligt rutinbeskrivningen introduceras i järnvägssystemet i samband med en ändring. Trots att risker bedömts som oacceptabla har Trafikverket valt att acceptera dessa och låta dem övergå till status ”övervakas” efter att åtgärder genomförts. Detta strider mot Trafikverkets egen rutinbeskrivning. Transportstyrelsen kan också konstatera att 13 risker efter åtgärd bedömts på ”orange” nivå vilket enligt samma styrande dokument innebär att de endast kan accepteras i undantagsfall om riskreducerande åtgärder är ogenomförbara. Trots detta har de övergått till status ”övervakas” efter att åtgärder är genomförda.

Bristen visades även genom att Trafikverket inte kunde visa upp en komplett systemdefinition som grund för Trafikverkets riskanalys inför införandet av MPK i tågplanen för 2023. Enligt *Preliminär systemdefinition enligt CSM RA för Kompletterande riskhantering MPK – 2022-11-21 – 2022-11-24*, hade den systemdefinition som tagits fram i projektet varit alltför avgränsad, varför en kompletterande systemdefinition presenterades i dokumentet. Den kompletterande systemdefinitionen togs fram i efterhand, efter det att riskanalysen genomförts, vilket inte följer processen i CSM RA. Den kompletterande systemdefinitionen har rubriker om systemets mål, dess funktioner och beståndsdelar, systemets avgränsning samt dess fysiska och funktionella gränssnitt. Eftersom det anges att ”uppgift saknas” under rubrikerna är den kompletterande systemdefinitionen ofullständig.

---

<sup>3</sup> Kompletterande riskbedömning 3, förändring MPK – 2022-12-06, v49, version 3.0

Bristen visades även genom att förändringen krävde uppdateringar av bestämmelserna i TTJ (Trafikbestämmelser för järnväg), vilka inte riskhanterades enligt Trafikverkets process för uppdatering av TTJ.

Dessutom visades bristen genom att Trafikverket inte har kunna redovisa någon säkerhetsbedömningsrapport från den oberoende bedömning som krävs enligt CSM RA.

Enligt förordning (EU) nr 402/2013 artikel 6 ska ett bedömningsorgan göra en oberoende bedömning av lämpligheten hos både tillämpningen av riskhanteringsprocessen och dess resultat. Dessutom ska bedömningsorganet enligt artikel 15 lämna en säkerhetsbedömningsrapport till förslagsställaren (i det här fallet Trafikverket).

Enligt förordning (EU) 2018/762 bilaga II avsnitt 3.1.1.1 ska organisationen

- a) identifiera och analysera alla operativa, organisatoriska och tekniska risker som är relevanta för typen och omfattningen av den verksamhet som organisationen utför; sådana risker ska även omfatta dem som uppstår på grund av mänskliga och organisatoriska faktorer som arbetsbörda, arbetets utformning, utmattning eller lämplighet i förfaranden, samt andra berörda parter aktiviteter,
- b) utvärdera risker som avses i punkt a genom att tillämpa lämpliga metoder för riskbedömning,
- c) utveckla och införa säkerhetsåtgärder, och fastställa ansvar knutet till dessa,
- d) utveckla ett system för att övervaka säkerhetsåtgärdernas effektivitet,
- e) erkänna behovet av att, i tillämpliga fall, samarbeta med andra berörda parter (t.ex. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare, underhållsleverantörer, underhållsansvarig enhet, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter) om delade risker och införandet av lämpliga säkerhetsåtgärder,
- f) kommunicera risker till personal och berörda parter utanför organisationen.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 3.1.2.1 identifiera potentiella säkerhetsrisker och lämpliga säkerhetsåtgärder innan en ändring införs, i enlighet med den riskhanteringsprocess som anges i förordning (EU) nr 402/2013, samt beakta de säkerhetsrisker som kommer av själva ändringsprocessen.

Enligt förordning (EU) 2018/762 bilaga II avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning

- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

### Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det finns förfaranden för riskhantering som säkerställer att potentiella säkerhetsrisker och lämpliga säkerhetsåtgärder identifieras innan en väsentlig ändring enligt förordning (EU) 402/2013 införs.

## 2. Trafikverket brister i samråd med andra parter

Bristen visades genom att berörda järnvägsföretag inte har getts förutsättningar att själva kunna genomföra sin egen riskhantering med anledning av tågplaneskiftet T23. Då Trafikverket inte lämnat ut riskanalyserna inom rimlig tid har järnvägsföretagen inte kunnat hantera de egna och gemensamma risker som identifierats.

Efter järnvägsföretagens förfrågan att få ta del av riskbedömning meddelade Trafikverket den 15 september 2022 att Trafikverket inte lämnade ut risker som rör MPK-projektet. Efter en begäran från järnvägsföretagen om utlämnande av riskanalyser och trafiksäkerhetsrisker från Trafikverkets diarium den 12 oktober 2022, meddelade Trafikverket att Trafikverket valt att inte lämna ut riskanalyser eller arbete med trafiksäkerhetsrisker till någon extern aktör utöver oberoende granskare och tillsynsmyndigheten.

Dokumentationen som Transportstyrelsen har tagit del av pekar dessutom på att Trafikverket först den 15 november, dvs. knappt en månad innan tågplaneskiftet T23 den 11 december 2022, meddelade Trafikverket att man identifierat en förändring som direkt påverkar förare av tåg och att denna förändring behövde analyseras med hjälp av förarpersonal. Det är även först i november månad som Trafikverket enligt dokumentationen började kommunicera problem och buggar som upptäckts i MPK, bland annat gällande system M. Vidare framgår det att Trafikverket den 16 november ville kalla representanter från järnvägsföretagen till möten i en mindre krets angående direkta riskkällor samt att Trafikverket den 30 november meddelade att det upptäckts nya risker som berörde järnvägsföretagen och att det nu fanns ett fastställt dokument med en systemdefinition. Det framgick dock att denna systemdefinition var en alltför avgränsad variant som senare fick kompletteras.

Bristen visades även genom att Trafikverket inte haft samråd med underhållsreparatörer. Berörda underhållsreparatörer gavs inte möjlighet att delta i någon riskanalys innan förändringen vid tågplaneskiftet T23 och fick inte heller ta del av något annat resultat från riskanalyserna. De fick inte heller ta del av någon systemdefinition innan tågplaneskiftet.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 2.4.1 ska personalen, dess företrädare och berörda parter utanför organisationen, i tillämpliga fall och vid behov, göras delaktiga i fråga om utveckling, upprätthållande och förbättring av säkerhetsstyrningssystemet i de för dem relevanta delar som de ansvarar för, inbegripet säkerhetsaspekterna av operativa förfaranden.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 3.1.1.1

a) identifiera och analysera alla operativa, organisatoriska och tekniska risker som är relevanta för typen och omfattningen av den verksamhet som organisationen utför; sådana risker ska även omfatta dem som uppstår på grund av mänskliga och organisatoriska faktorer som arbetsbörda, arbetets utformning, utmattning eller lämplighet i förfaranden, samt andra berörda parter aktiviteter,

e) erkänna behovet av att, i tillämpliga fall, samarbeta med andra berörda parter (t.ex. järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, tillverkare, underhållsleverantörer, underhållsansvarig enhet, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter) om delade risker och införandet av lämpliga säkerhetsåtgärder,

f) kommunicera risker till personal och berörda parter utanför organisationen.

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

### Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det, vid väsentliga ändringar enligt förordning (EU) 402/2013, finns förfaranden som säkerställer att risker kommuniceras till berörda parter utanför organisationen. Kommunikeringen ska ge andra aktörer förutsättningar att utföra sin egen riskhantering.

Trafikverket ska även säkerställa att det vid väsentliga ändringar enligt förordning (EU) 402/2013 finns förfaranden som säkerställer att det sker samarbete med andra berörda parter om delade risker och införandet av lämpliga säkerhetsåtgärder.

Trafikverket ska även säkerställa att de processer, säkerhetskrav, rutiner och förfaranden Trafikverket fastställt, följs och används fullt ut i Trafikverkets verksamhet.

### **3. Trafikverket brister i kompetensstyrning**

Bristen visades genom att det utbildningsmaterial som redovisats inte motsvarade de förändringar som blev fallet vid tågplaneskiftet T23 och att Trafikverket därmed inte säkerställt att personalen fått rätt förutsättningar för att hantera den dagliga driften.

Bristen visades även genom att utbildningarna för operativ personal genomförts innan system och arbetssätt varit färdigutvecklade. Detta innebär att utbildning om successiv planering, ordergivning, kvittering av order och specialtransporter inte stämde med vad som blev fallet.

Bristen visades även genom att Trafikverket inte säkerställt att de tillfälliga arbetssätten som utarbetats och fastställts av Trafikverkets i dokumentet TDOK 2022:0523 *Tillfälliga arbetssätt och trafiksäkerhetsbeslut med anledning av förändring MPK* var lästa och förstådda av den operativa personalen. Detta gäller även andra nya eller uppdaterade styrande dokument, se nedan.

Listan nedan innehåller exempel på styrande dokument enligt ovan vilka trädde i kraft 2022-12-11:

- TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*, version 4.0 daterat 2022-12-07 Anmärkning: i versionsloggen anges 2022-12-11 som dokumentdatum.
- TDOK 2022:0530 *Tågklararens noteringar vid specialtransport*, version 1.0 daterat 2022-12-09.
- Blankett *Kvalitetsgranskning Daglig Tågordning T23*, version 1.0 daterat 2022-12-09 Anmärkning: detta dokument började gälla från och med 2022-12-09, enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-12-08.



- TDOK 2019:0412 *Ordergivning – Kvittohantering i Opalmodulen Kvitte Order för tågklarerare och tågledare*, version 3.0 daterat 2022-12-11. Anmärkning: dokumentet saknar uppgift om när det började gälla, enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-10-17.
- TDOK 2019:0167 *Ordergivning*, version 4.0 daterat 2022-12-07. Anmärkning: enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-12-11.

Bristen visades även genom att Trafikverket inte kunnat visa hur Trafikverket kontrollerat att personalen har haft erforderliga kunskaper i de nya eller ändrade bestämmelserna.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 5.1.6 ska organisationen för att utöva kontroll över kompetens, när detta är relevant för en säker operativ verksamhet, i enlighet med tillämplig lagstiftning, säkerställa följande för sin personal:

- a) Att utbildnings- och arbetsinstruktioner följs, och att korrigerande åtgärder vidtas vid behov.
- b) Att särskild utbildning anordnas när det förväntas komma förändringar som påverkar driften eller personalens arbetsuppgifter.

Vidare ska organisationens kompetensstyrningssystem enligt avsnitt 4.2.1 f) omfatta särskild utbildning avseende relevanta delar av säkerhetsstyrningssystemet så att de kan utföra sina säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Organisationen ska även enligt avsnitt 4.2.2 tillhandahålla ett utbildningsprogram enligt punkt 4.2.1 f) för personal som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, där b) programmet säkerställer, i tillämpliga fall, att personalen kan fungera under alla former av driftsförhållanden (normala, vid störning och i nödsituationer).

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

Åtgärdskrav



Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att det, vid en väsentlig ändring enligt förordning (EU) 402/2013, anordnas nödvändiga utbildningar som ger personalen kunskaper och färdigheter för att kunna utföra sina arbetsuppgifter.

#### **4. Trafikverket brister i information och kommunikation**

Bristen visades genom att ett antal styrande dokument fastställdes kort tid innan de började gälla. Transportstyrelsen anser att fyra dagar inte är tillräckligt med tid, speciellt med tanke på att personal har skiftgång. Omfattande säkerhetsmässig information delgavs den operativa personalen under helgen för tågplaneskiftet T23. De dokument som Transportstyrelsen har tagit del av innehåller också brister när det gäller datum för fastställande och när de började gälla. Dateringsdatum som anges i listan nedan utgår från uppgift om dokumentdatum på dokumentens första sida.

Listan nedan innehåller exempel på styrande dokument enligt ovan vilka trädde i kraft 2023-12-11:

- TDOK 2021:0412 *Tillfälliga ändringar i TTJ*, version 4.0 daterat 2022-12-07 Anmärkning: i versionsloggen anges 2022-12-11 som dokumentdatum.
- TDOK 2022:0530 *Tågklararens noteringar vid specialtransport*, version 1.0 daterat 2022-12-09.
- Blankett *Kvalitetsgranskning Daglig Tågordning T23*, version 1.0 daterat 2022-12-09 Anmärkning: detta dokument började gälla från och med 2022-12-09, enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-12-08.
- TDOK 2019-0412 *Ordergivning – Kvittohantering i Opalmodulen Kvittera Order för tågklarare och tågledare*, version 3.0 daterat 2022-12-11. Anmärkning: dokumentet saknar uppgift om när det började gälla, enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-10-17.
- TDOK 2019:0167 *Ordergivning*, version 4.0 daterat 2022-12-07. Anmärkning: enligt versionsloggen är dokumentet daterat 2022-12-11.

Bristen visades också genom att den operativa personalens chefer inte fått den information de ansett sig behöva. Det har framkommit att de inte har

fått tillräcklig information trots att denna har efterfrågats. Det har också anmärkts på att det inte har funnits någon röd tråd eller struktur kring informationen. Den information som har getts har gått olika vägar. Den har ofta varit alldeles för sen för att berörda chefer ska kunna informera den operativa personalen och ibland missats helt.

Bristen visade sig även genom att de berörda järnvägsföretagen och entreprenörerna delgavs ändringar av TTJ för kort tid innan de började gälla för att ge dem rimliga förutsättningar för att sprida informationen internt. Även här anser Transportstyrelsen att fyra dagar inte är tillräckligt för att ge bra förutsättningar för att nå berörd personal, speciellt med tanke på att personal har skiftgång.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 4.4.3 ska organisationen säkerställa att säkerhetsrelaterad information är

- a) relevant, fullständig och begriplig för de avsedda användarna,
- b) giltig,
- c) riktig,
- d) konsekvent,
- e) kontrollerad,
- f) kommunicerad innan den träder i kraft,
- g) mottagen och förstådd.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 4.5.3.1 utöva kontroll över dokumenterad information avseende säkerhetsstyrningssystemet, i synnerhet lagring, distribution och hantering av ändringar, i syfte att säkerställa informationens tillgänglighet, lämplighet och skydd i tillämpliga fall.

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att säkerhetsrelaterad information är: relevant, fullständig och begriplig för de avsedda användarna samt giltig, riktig, konsekvent, kontrollerad och kommunicerad innan den träder i kraft. Trafikverket ska också säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att den är mottagen och förstådd.

## **5. Trafikverket brister i övervakning**

Bristen visades genom att Trafikverket inte har kunnat visa upp någon plan eller strategi för övervakning med anledning av förändringarna inför tågplaneskiftet T23.

Bristen visades också mer specifikt genom att Trafikverket inte har kunnat redovisa hur Trafikverket ska övervaka de åtgärder som Trafikverket infört för att kontrollera riskerna vid tågplaneskiftet T23.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 6.1.1 ska organisationen utföra övervakning i enlighet med förordning (EU) nr 1078/2012 i syfte att

- a) kontrollera att alla processer och förfaranden i säkerhetsstyrningssystemet, inbegripet de driftsmässiga, organisatoriska och tekniska säkerhetsåtgärderna, tillämpas korrekt och att de är ändamålsenliga,

- b) kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet tillämpas korrekt som en helhet och huruvida det uppnår de förväntade resultaten,

- c) undersöka om säkerhetsstyrningssystemet uppfyller kraven i denna förordning,

- d) fastställa och genomföra korrigerande åtgärder och utvärdera åtgärdernas ändamålsenlighet, vid behov, om eventuell bristande efterlevnad av punkterna a, b och c upptäcks.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 6.1.2 regelbundet övervaka hur säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter utförs inom organisationen, på alla nivåer, och ingripa om dessa uppgifter inte utförs ordentligt.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 3.1.1.1 d) utveckla ett system för att övervaka säkerhetsåtgärdernas effektivitet.

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

### Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att det finns en strategi och en plan för att övervaka de säkerhetsåtgärder som införs med anledning av en väsentlig ändring enligt förordning (EU) 402/2013 för att säkerställa att säkerhetsåtgärderna är effektiva.

Trafikverket ska därefter säkerställa att de processer, säkerhetskrav, rutiner och förfaranden Trafikverket fastställt, följs och används fullt ut i Trafikverkets verksamhet.

### **6. Trafikverket brister när det gäller roller, ansvar, ansvarsskyldighet och befogenheter inom organisationen**

Bristen visades genom att Trafikverket inte har säkerställt och tydliggjort hur trafiksäkerhetsansvaret är fördelat i organisationen.

Bristen visades mer specifikt genom att den personal som arbetar med säkerhetsstyrningssystemet inte kunde redogöra för hur trafiksäkerhetsansvaret är fördelat inom Trafikverkets organisation. Vid intervju med chefer inom VO Trafik, kunde dessa inte redogöra för hur trafiksäkerhetsansvaret är fördelat. De kunde inte heller redogöra för vad trafiksäkerhetsansvaret innebär i en chefsroll.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 2.3.1 ska ansvarsområden, ansvarsskyldighet och befogenheter för den personal som innehar en roll som påverkar säkerheten (inklusive ledningen och annan personal som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter) fastställas på alla nivåer inom organisationen och ska dokumenteras, tilldelas och kommuniceras till denna personal.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 2.3.2 säkerställa att personal med delegerat ansvar för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter har behörighet, kompetens och lämpliga resurser för att utföra sina arbetsuppgifter utan att påverkas negativt av andra funktioner inom verksamheten.

Vidare ska organisationen enligt avsnitt 2.3.3 säkerställa att delegering av ansvaret för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter dokumenteras och meddelas berörd personal, samt godtas och förstås.

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

### Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att ansvarsområden, ansvarsskyldighet och befogenheter för den personal som innehar en roll som chef med trafiksäkerhetspåverkan, fastställs på alla nivåer inom organisationen, dokumenteras samt tilldelas och kommuniceras till denna personal.

### **7. Trafikverket brister i integrering av mänskliga, tekniska och organisatoriska faktorer (MTO)**

Bristen visades genom att Trafikverket inte har kunnat visa att Trafikverket har använt en strategi, sakkunskap och erkänd metod för att tillämpa MTO-perspektivet för förändringen som helhet.

Enligt förordning (EU) 2018/762, bilaga II, avsnitt 4.6.1 ska organisationen kunna uppvisa ett systematiskt tillvägagångssätt för att integrera mänskliga och organisatoriska faktorer inom säkerhetsstyrningssystemet.

Tillvägagångssättet ska

- a) innefatta utarbetande av en strategi och användning av sakkunskap och erkända metoder från området mänskliga och organisatoriska faktorer,
- b) behandla risker kopplade till utformning och användning av utrustning, arbetsuppgifter, arbetsvillkor och organisatoriska arrangemang, med beaktande av mänsklig förmåga såväl som mänskliga begränsningar, och inflytandet på mänsklig prestation.

Enligt (EU) 2018/762 avsnitt 7.2.1 ska organisationen kontinuerligt förbättra säkerhetsstyrningssystemets lämplighet och ändamålsenlighet, med

beaktande av den ram som anges i förordning (EU) nr 1078/2012 och minst resultaten av följande verksamhet:

- a) Övervakning
- b) Internrevision
- c) Ledningens genomgång
- d) Lärdomar av olyckor och tillbud

### Åtgärdskrav

Trafikverket ska säkerställa en kontinuerlig förbättring av Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem genom att identifiera och analysera de bakomliggande orsakerna till bristen. Trafikverket ska också vidta de åtgärder som krävs för att bristen och dess konsekvenser inte ska upprepas.

Trafikverket ska därefter säkerställa att det finns förfaranden som säkerställer att Trafikverket använder Trafikverkets av sakkunskap och erkända metoder från området mänskliga och organisatoriska faktorer vid genomförande av väsentliga ändringar enligt förordning (EU) 402/2013 som påverkar trafiksäkerheten.

### Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och Trafikverket ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring Trafikverket vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Falun men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge.

Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att Trafikverket tog del av detta beslut eller, om Trafikverket företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström, enhetschef Viola Härenby, sektionschef Petra Särefjord, utredare Anders Lidell, inspektörerna Björn Nilsson, Joakim Gustafsson och Urban Vester samt ansvarig inspektör Robert Nordin, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

**Upplysningar**

Skicka gärna Trafikverkets redogörelse i ärendet till oss via e-post:  
jarnvag@transportstyrelsen.se.

Ange då diarienummer TSJ 2022-5223 i ärenderubriken.

Om detta föreläggande inte följs kan Transportstyrelsen komma att fatta beslut om ett nytt föreläggande. Det nya föreläggandet får enligt 4 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen (2020:367) förenas med vite.