

Synpunkter från Branschföreningen Tågoperatörerna på remiss ”Riskvärdering i samband med ansökan om kapacitet”

BTO lämnar på uppmaning följande remissvar. För att få en enhetlig process vid riskhantering anser BTO att CSM RA är den process som riskhanteringen av ändringar i järnvägssystemet för att bedöma säkerhetsnivåer och uppfyllandet av säkerhetskraven ska baseras på. CSM RA är den metod som EU bestämt ska gälla som gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning och som både järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska använda i sitt dagliga riskhanteringsarbete. BTO:s syn är att riskhanteringsprocessen startar redan vid initieringen av förändringen. De bedömningar och värderingar som Trafikverket föreslår i sin process anser BTO vara en del i riskhanterings-processen. I missivet till förslaget på riskvärdering anger Trafikverket att handläggningstiden vid ansökan av kapacitet kan komma att förlängas om processen införs. BTO anser inte att så är fallet, resonemanget utvecklas längre ner.

1. Bakgrund

Det är i sak riktigt att järnvägsföretagen har kritiserat Trafikverket för att inte ha säkrat upp att det finns tillräckligt med kapacitet vid driftplatser. Den huvudsakliga anledningen till kritiken, den säkerhetsrisk som järnvägsföretagen ser, är dock inte redovisad under bakgrunden. Trafiksituationen på driftplatser med flera olika järnvägsföretag, som kan vara ovetande av varandra, kan medföra trafiksäkerhetsrisker. Trafikverket (Förslagsställare till kapacitetstilldelning) är den enda part som ser helheten (i form av de olika beställningarna från järnvägsföretagen) och har här ett stort ansvar för den totala trafiksäkerheten och därmed riskhanteringen. Enligt kommissionens förordning nr 352/2009/EG avsnitt 1.1.6 sägs att ”Förslagsställaren ska samordna ett nära samarbete mellan de olika inblandade aktörerna med hänsyn till deras olika uppgifter, i syfte att hantera riskkällorna och de därtill knutna säkerhetsåtgärderna”. Ett sådant ansvar, för infrastrukturförvaltare, att hantera gemensamma risker finns också reglerat i TSFS 2013:43.

2. Processen

BTO ser svårigheter i att lämna synpunkter på en ren Trafikverksintern process/rutin, men eftersom att järnvägsföretagen i stor grad kan komma att påverkas av utfallet av denna riskvärderingsprocess och därmed också trafiksäkerhetspåverkan lämnas ändå nedanstående synpunkter på processen. Rutiner för trafikplaneraren innehåller en hel del moment som inkluderar värderingar och uppskattningar som närmare inte preciseras (t.ex. står det att *vid behov anordnas möten* men hur

behovet ska värderas framgår inte, *omfattande förändringar* preciseras inte heller i rutinen). Denna vaga skrivning kan medföra att det blir en högst individuell bedömning i varje enskilt fall, vilket i riskhanteringssynpunkt inte är godtagbart.

Som BTO uppfattar texten i processen finns två tillvägagångssätt beroende på om ansökan av kapacitet sker före tågplanens fastställande eller efter (Ad-hoc). BTO ser ingen anledning till två skilda tillvägagångssätt. Varför det finns två olika tillvägagångssätt finns inte heller beskrivet. Som BTO uppfattar det så finns det ett schematiskt arbetsflöde över processen vid ansökan av kapacitet efter att tågplanen fastställts, något motsvarande verkar inte finnas över processen vid ansökan av kapacitet före det att tågplanen fastställts.

För att få en enhetlig process vid riskhantering anser BTO att CSM RA är den process som ska användas vid ändringar i järnvägssystemet för att bedöma säkerhetsnivåer och uppfyllandet av säkerhetskraven.

Som bilaga visas ett exempel på en generell riskhanteringsprocess från ett järnvägsföretag som BTO anser skulle kunna vara vägledande även i dessa fall.

Det är helt avgörande att berörda medarbetare har kompetens för att genomföra de bedömningar som ingår i processen.

BTO:s syn är att riskhanteringsprocessen startar redan vid initieringen av förändringen. De bedömningar och värderingar som Trafikverket föreslår i sin process anser BTO vara en del i riskhanteringsprocessen. Enkelt uttryckt – riskhanteringen startar i början och inte i slutet av processen.

Sannolikt behöver också kriterier tas fram för att klassa här berörda ändringar som väsentliga eller ej väsentliga. Generellt bedömer vi att ändringarna bedöms som ej väsentliga, men påverkande trafiksäkerheten och då kan föreslagen metod användas rakt av. Dock kan vissa ändringar antas ge sådan stor trafiksäkerhetspåverkan att hela CSM-RA:s process inklusive en oberoende bedömning blir aktuell.

Riskhanteringen vid trafikförändringar måste även t hänsyn till sådana fall som vad vi förstår planeras i T15, där trafik mellan driftplatsdelarna Karlberg och Solna avses bli flyttad från de signalutrustade sk. driftspåren till att gå via sidospåren i Tomtebodan.

3. Missivet

I missivet antyder Trafikverket att den lagstadgade svarstiden på en ansökan om kapacitet kan komma att överskridas om föreslagen process införs. BTO anser att en sådan tolkning är felaktig. Trafikverket så som myndighet kan inte sätta sig över lagkravet i detta fall. Uppgiften att bedöma riskerna vid kapacitetstilldelningen har alltid åvilat Trafikverket, således är lagen skriven att detta alltid utförs av Trafikverket. Det är upp till Trafikverket att säkerställa resurser för att leva upp till gällande föreskriftskrav.

Branschföreningen Tågoperatörerna



Peter Sjöquist
Ordförande BTO fokusgrupp trafiksäkerhet



Christel Wiman
VD



