

## 5 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

### 5.1 Förebyggande av rusning i TFÄ-transporter

Befintlig information om volymen för trafiken till Finland utnyttjades inte i hanteringen av bannätets kapacitet eller för att vid behov begränsa TFÄ-trafiken från Ryssland. Trafikverket och VR hade inte enligt sin tolkning möjligheter att begränsa trafiken. Trafiksäkerhetsverket och kommunikationsministeriet saknade information om säkerhetsriskerna till följd av rusningen.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer genomförandet av följande rekommendation:

*Järnvägstrafikidkarna, Trafikledsverket och de behöriga myndigheterna bör utveckla metoder för att förhindra rusning i transporter av farliga ämnen från Ryssland. I synnerhet inhämtning och användning av prognoser bör utvecklas. [2019-S1]*

Transport- och kommunikationsverkets information om antalet vagnar i landet och järnvägstrafikidkarnas preliminära information om transporter bör utnyttjas i hanteringen av bankapaciteten.

### 5.2 Säkerställande av säkerheten vid tillfällig förvaring TFÄ-vagnar

När TFÄ-vagnar tillfälligt förvaras utanför TFÄ-bangårdar rasar säkerhetsnivån. Riskerna relaterade till tillfällig förvaring av TFÄ-vagnar utanför TFÄ-bangårdar har inte identifierats.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer genomförandet av följande rekommendation:

*Järnvägstrafikidkarna och förvaltarna av bannätet bör göra en riskbedömning av tillfällig förvaring av TFÄ-vagnar på andra platser än utsedda TFÄ-bangårdar och se till att de åtgärder relaterade till aktsamhet och försiktighet som lagen förutsätter vidtas. [2019-S2]*

### 5.3 Utveckling av identifieringen och hanteringen av risker relaterade till järnvägstrafik i säkerhetsledningssystem

Identifieringen och hanteringen av risker relaterade till normal järnvägstrafik var bristfällig i aktörernas säkerhetsledningssystem. Trafikverkets ledningssystem fokuserar på hantering av risker relaterade till banhållning och byggprojekt. VR:s säkerhetsledningssystem fokuserar på bedömning av risker relaterade till förändringar, men riskerna i den dagliga trafiken får mindre uppmärksamhet.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer genomförandet av följande rekommendation:

*Järnvägstrafikidkare och Trafikledsverket bör utveckla identifieringen och hanteringen av risker relaterade till normal järnvägstrafik i sina säkerhetsledningssystem. [2019-S3]*

#### **5.4 Anvisningar för säkerställande av att vagnar hålls på plats**

Anvisningarna för antalet bromsskor för järnvägstrafikidkarna beaktade inte vagnarnas vikt eller banans längdlutning. I anvisningarna var bromsskornas adhesion för stor. För att säkerställa enhetliga anvisningar i en miljö med många aktörer bör anvisningarna för säkerställandet av att vagnar hålls på plats utarbetas av förvaltaren av bannätet.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer genomförandet av följande rekommendation:

*Trafikledsverket utarbetar anvisningar för att säkerställa att vagnar hålls på plats i statens bannät. [2019-S4]*

När det gäller antalet bromsskor bör man beakta banans längdlutning, vagnarnas vikt och bromsskornas faktiska adhesion.

#### **5.5 Förtydligande av rollen för förvaltaren av bannätet**

Alla intressenter har inte kännedom om de förändrade rollerna och ansvarsområdena för aktörer inom järnvägsbranschen. De ansvariga parterna för miljöskador vid järnvägsolyckor och de praktiska operativa modellerna är inte tillräckligt entydiga.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer genomförandet av följande rekommendation:

*Trafikledsverket informerar intressenterna om sin roll och sina ansvarsområden. [2019-S5]*

Det är särskilt viktigt att förtydliga rollen för banränningsgruppen.

#### **5.6 Anvisningar för och definition av distansledning inom räddningsväsendet**

Vid distansledning har förmedlingen av en realistisk lägesbild stor betydelse. Kvalitativa krav har inte fastställts för innehållet i och utvecklingen av lägesbilder av olycksplatser.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att inrikesministeriet säkerställer att följande rekommendation genomförs:

*Räddningsväsendet fastställer principer för distansledning och förmedling av lägesbilden av olycksplatsen samt utarbetar anvisningar för distansledning. [2019-S6]*

Det är viktigt att identifiera situationer för vilka distansledning inte lämpar sig.

## **5.7 Inrättandet av en ledningsplats för myndigheterna bör bli rutin**

De myndigheter och övriga aktörer som deltog i räddningsverksamheten organiserade sig inte. Därför förblev samarbetet bristfälligt. Efter att räddningsverksamheten slutförts förblev det oklart vem som skulle ansvara för efterbekämpningen. Delvis berodde detta på att det var oklart vad det innebar när Trafikverket övertog ansvaret för olycksplatsen. Vid omfattande olyckor, som kräver samarbete mellan flera aktörer skapar TOJE förutsättningar för effektivt samarbete.

Därför upprepar Olycksutredningscentralen den rekommendation som gavs i utredningsrapporten R2017-03:

*Inrikesministeriet ser till att myndigheternas ledningsplats på det operativa området (TOJE) inrättas i långvariga eller avvikande uppdrag som involverar flera myndigheter. [2018-S23]*

TOJE är det enda fungerande alternativet för samordning i en situation som involverar flera myndigheter/aktörer.

## **5.8 Vidtagna åtgärder**

**VR-Koncernen Ab** har enligt sitt meddelande vidtagit följande åtgärder efter olyckan:

1. VR har beslutat att tills vidare förvara TFÄ-vagnar endast på TFÄ-bangårdar som anvisats av Trafi.
2. VR har inlett en omfattande utredning av bromsskor. Utredningen beaktar inverkan av miljöförhållandena och bromsskornas material och ytbehandlingen av bromsytan på adhesionen, och detta resulterar i en kalkylmodell enligt vilken antalet bromsskor som behövs i olika förhållanden kan beräknas noggrannare. Utredningen genomförs i samarbete med en extern sakkunniginstans, och den omfattar teoretisk analys och praktiska test i laboratorie- och fältförhållanden.
3. Till följd av olyckan i Kinni har VR preciserat de interna anvisningarna för att säkerställa att vagnar hålls på plats och ökat utbildningen av personalen och övervakningen av den.
4. I motsats till tidigare praxis har VR till följd av olyckan i Kinni kommit överens om principer med sina kunder enligt vilka kunderna kan låta bli att bekräfta följande månads beställningar till det ryska järnvägsbolaget RZD, om trafiken och lossningstakten inte motsvarar planerna.
5. Dessutom har VR för brådskande situationer avtalat med RZD om principer för att förvara tåg på stickspår i Ryssland om det förekommer plötslig rusning i Finland trots det som parterna avtalat om i punkt 4.
6. VR har efter olyckan inrättat en intern samordningsgrupp för att sköta miljöskadan i Kinni. VR har vidtagit omfattande bekämpningsåtgärder och regelbundet följt upp utvecklingen och konsekvenserna av miljöskadan. VR har också aktivt informerat

internationella föreskrifter samt bland annat automatisering och digitalisering. Syftet är också att lagstiftningshelheten i högre grad ska motsvara kraven enligt grundlagen.

Utöver totalreformen av lagen om transporter av farliga ämnen har kommunikationsministeriet skickat förslaget till ändring av TFÄ-förordningen på remiss. I utkastet föreslås en precisering av skyldigheten att anmäla tillfällig förvaring av järnvägstransporter av farliga ämnen. Målet för förslaget är att förtydliga skyldigheten att anmäla tillfällig förvaring. I utkastet till förordningen föreslås att de som sköter transporterna blir anmälningsskyldiga. Anmälan ska förutom till räddningsmyndigheten göras till kommunens miljöskyddsmyndighet och närings-, trafik- och miljöskyddsmyndigheten.

I utkastet föreslås dessutom andra ändringar i syfte att förbättra säkerheten för transporter av farliga ämnen. I utkastet föreslås att skyldigheten även ska omfatta bannätsförvaltarna. Dessutom föreslås att förvaltarna av privata järnvägar ska ha snabb tillgång till vissa TFÄ-uppgifter under järnvägstransporter. I utkastet föreslås också att bannätsförvaltaren bör rapportera om olyckor och tillbud till kommunikationsverket och Olycksutredningscentralen.

**Trafiksäkerhetsverket** bereder för närvarande ett program för järnvägssäkerheten för de kommande åren, i vilket järnvägssäkerhetens nuläge och utvecklingsbehov granskas. Programmet omfattar också utvecklingsbehov relaterade till transporter av farliga ämnen.

**Trafikverket** fastställde omedelbart efter det akuta omhändertagandet av olyckan i Kinni åtgärder som ämbetsverket kommer att vidta för att minimera motsvarande olycksrisker och för att förbättra processerna i olyckor. Nedan följer en förteckning över dessa åtgärder:

#### **1. Begränsningar för tillfällig förvaring av TFÄ-vagnar**

Efter olyckan förbjöd Trafikverket förvaring av TFÄ-materiel på andra ställen än separat fastställda TFÄ-bangårdar. Ämbetsverkets beslut gavs skriftligen till de olika parterna 2.10.2018. Efter olyckan har TFÄ-materiel endast förvarats på TFÄ-bangårdar.

#### **2. Förvaring av materiel i närliggande områden**

Efter olyckan påbörjades en utredning av möjligheten att omorganisera vagnarna för att flytta TFÄ-vagnar som förvaras tillfälligt på stickspår (Lelkola, Harju) till TFÄ-bangårdar. Med hjälp av omorganiseringen kunde TFÄ-vagnarna flyttas från de tillfälliga förvaringsplatserna tisdagen 11.4 och de sista vagnarna från Kinni 12.4.2018.

#### **3. Anmälan om tillfällig förvaring till räddningsverket**

Efter olyckan gick Trafikverket tillsammans med VR Group igenom anvisningarna för anmälan om tillfällig förvaring.

När det gäller anmälningsskyldigheten har Trafikverket preciserat ärendet i beskrivningen av bannätet som trädde i kraft 9.12.2018. I driftsavtalen om bannätet mellan Trafikverket och järnvägstrafikidkarna hänvisas till beskrivningen av bannätet, och en motsvarande precisering har gjorts i Trafikverkets anvisning "Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt".

#### **4. Anvisningar för tillfällig förvaring och riskhantering**

Efter olyckan började Trafikverket uppdatera anvisningarna för tillfällig förvaring av materiel. Ett utkast till den nya anvisningen skickades ut på remiss till intressenterna i slutet av maj. På hösten behandlades utkastet i anvisningskommittén, som konstaterade att ärendet kräver en mer omfattande riskbedömning som stöd. Enligt plan kommer det fortsatta arbetet för tillfällig förvaring av TFÄ-materiel tillsammans med järnvägstrafikidkarna att bli klart våren 2019.

Tillfällig förvaring av TFÄ-materiel kommer att integreras i säkerhetsutredningen av TFÄ-bangårdar som Trafi utsett. För närvarande säkerställer Trafikverket en jämn nationell kvalitet.

Samarbete med järnvägstrafikidkare bedrivs också på annat håll än TFÄ-materiel för att kartlägga lämpliga platser för tillfällig förvaring. En detaljerad riskbedömning av helheten pågår.

#### **5. Säkerhetsutredningar av TFÄ-bangårdar**

I januari 2018 startade Trafikverket en uppdatering av TFÄ-bangårdarnas säkerhetsutredningar och räddningsplaner. Arbetet slutförs fram till slutet av 2018. Syftet med uppdateringen är att säkerställa att verksamheten och förvaringen av farliga ämnen på TFÄ-bangårdar sker säkert, att verksamhetsrelaterade risker identifieras och att beredskapen inför olyckor och tillbud är tillräcklig.

#### **6. Uppgifter om bannätets egenskaper**

Trafikverket har på ett omfattande plan börjat samla in data om sidospårens längd lutning. Informationen kan utnyttjas på olika sätt, bland annat för tillfällig förvaring av materiel.

Dessutom granskar Trafikverket i anslutning till utvecklingen av bannätet behoven av och möjligheterna att öka antalet förvaringsspår för materiel med beaktande av olika funktioner.

**Södra Savolax NTM-central** konstaterar att den har preciserat sin verksamhet efter olyckan i Kinni när det gäller anmälningar av miljöolyckor utanför tjänstetid.