

LANDSTINGS- REVISORERNA

Projektrapport
Nr 6/2009

Brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken

- Ansvarsförhållandena för brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken är komplicerade och delvis otydliga.
- Landstingsstyrelsen bör förtydliga Landstingets uppdrag till SL avseende brandskyddsarbetet samt hur Landstingets former för uppsikten avseende brandskyddsarbetet kan utvecklas gentemot SL genom rapportering och uppföljning.
- SL bör bättre klarlägga samordningsansvarets fördelning för alla anläggningar och stationer.
- SL bör skapa en enhetlig nivå för brandskyddsarbetet som kan tillämpas i samtliga trafikavtal.
- SL bör förbättra dialogen och samarbetet med övriga fastighetsägare för att säkerställa en betryggande utrymningssäkerhet från tunnelbanan.
- SL bör fortsatt arbeta för att tydliggöra sin roll och ansvar för brandskyddet i samband med byggarbeten där brand kan medföra rök eller brandspridning till SL:s anläggning.

Revisorsgrupp I
2009 års revisorer

2009-12-15

Diarienummer:
RK 200908-62

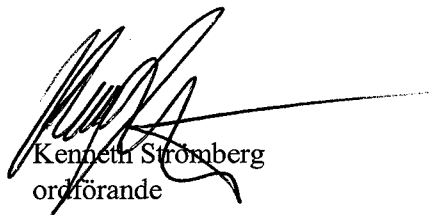
Landstingsstyrelsen


Rapport 6/2009 Brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken

Revisorerna i revisorsgrupp I beslutade på möte 2009-12-15 överlämna rapporten till landstingsstyrelsen för yttrande senast 2010-03-01.

Paragrafen justerades omedelbart.

Härmed överlämnas rapporten.


Kenneth Strömberg
ordförande


Agneta Fohlström
sekreterare


AB Storstockholms lokaltrafik


Rapport 6/2009 Brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken

Revisorerna i revisorsgrupp III beslutade på möte 2009-12-15 överlämna rapporten till styrelsen för AB Storstockholms lokaltrafik för yttrande senast 2010-03-01.

Paragrafen justerades omedelbart.

Härmed överlämnas rapporten.


Gunilla Jerlinger
ordförande


Ralf Jonsson
sekreterare

INNEHÅLL

1.	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	1
2.	UTGÅNGSPUNKTER FÖR GRANSKNINGEN	3
2.1	Motiv till granskningen	3
2.2	Revisionsfråga.....	4
2.3	Avgränsning	4
2.4	Revisionskriterier	4
2.5	Metod	4
3.	LANDSTINGSSTYRELSENS STYRNING OCH UPP FÖLJNING AV BRANDSKYDD SAR BETET	5
3.1	Kollektivtrafikanläggningar och fastighetsfrågor	5
3.2	Uppdrag, ledning och uppföljning av brandskyddsar betet	6
4.	SL:S STYRNING OCH UPPFÖLJNING AV BRANDSKYDD S- ARBETET	9
4.1	Trafikentreprenörernas ansvar enligt avtal	9
4.2	SL:s uppföljning av trafikentreprenörerna	10
5.	SL:S SAMVERKAN I BRANDSÄKERHETSFRÅGOR; GRÄNSDRAGNINGSFÅGOR	11
6.	BRANDSKYDD SAR BETET I PRAKTIKEN.....	13
6.1	Utredning av tidigare incidenter	13
6.2	Brandförsvaret	14
6.3	SL:s uppföljningssystem för det systematiska brand skyddsarbetet....	15

1. Slutsatser och rekommendationer

Denna granskning har fokus på om uppdrag och ansvar för brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken är tydligt för olika organisationsnivåer. Granskningen omfattar även samverkan och gränsdragning gentemot andra aktörer samt SL:s uppföljning av det systematiska brandskyddsarbetet.

Revisionens sammanfattande iakttagelser och bedömningar är i förhållande till revisionsfrågorna följande:

Finns tydlig struktur för uppdrag och ledning?

I december 2008 beslutade landstingsfullmäktige att överlåta förvaltningsansvaret för de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna till AB SL. Tilläggsavtalet innebär *inte* att det formella ägandet/rättsliga ansvaret för kollektivtrafikanläggningarna förs över till SL, utan att ägaren Landstinget utfärdar en fullmakt för SL att vidta de för förvaltningsuppdraget erforderliga åtgärderna. Landstinget har som ägare av SL valt att formulera uppdraget avseende brandskyddsarbetet genom att hänvisa till lagstiftarens allmänna krav för verksamheten. Lagstiftaren i sin tur ställer krav på SL i dess roll som fastighetsägare och nyttjanderättshavare. Landstinget är enligt lag om ansvar för viss kollektiv trafik (1997:734) länstrafikansvarig inom Stockholms län och tillika trafikhuvudman inom länet. Detta huvudmannaskap kan inte överlåtas till ett bolag. Enligt den jurist som revisionskontoret anlitat blir det därför problematiskt med skrivningen i bolagsordningen avseende ändamålet. Utifrån lagen om ansvar för viss kollektivtrafik kan inte SL som bolag överta det ansvar som åvilar landstinget. Det borde därför tydliggöras i bolagsordningen vilka uppgifter som överläts på SL.

Sammantaget, enligt juristens bedömning, behöver inte ägarens direktiv till SL avseende brandskyddet i princip vara mer detaljerade än de är idag. Direktiven bör dock generellt förtydligas vad gäller vilket uppdrag som överlämnats till SL. Det kan finnas vissa övergripande brandskyddsfrågor som skulle kunna vara beslut av principiell beskaffenhet, och som i så fall enligt de generella ägardirektiven ska lyftas till fullmäktige för ställningstagande. Därutöver behöver frågan kring rapportering och uppföljning till ägaren av hur brandskyddsarbetet bedrivs förtydligas i policy eller andra riktlinjer. Landstingsstyrelsen uppfyller inte heller kravet på uppsikt i detta avseende.

Är kraven på trafik-entreprenörerna tydliga enligt avtal?

Avtalen med trafikentreprenörerna ser olika ut vad gäller tydlighets- och detaljnivå, med en skillnad framför allt mellan äldre och nyare avtal. I äldre avtal är exempelvis gränsdragningslistor mindre detaljerade. Såväl revisionskontoret som anlitaad jurist finner att avtalet med MTR är att uppfatta som tydligt i beskrivningen av hur brandskyddsorganisationen ska se ut, vem som ansvarar för det tekniska brandskyddet och för det systematiska brandskyddsarbetet. För att skapa en enhetlig nivå på brandskyddsarbetet för hela SL-trafiken bör SL därför om möjligt komplettera äldre avtal.

SL bör även följa upp att trafikentreprenörerna bedriver ett systematiskt brandskyddsarbete genom att förstärka strukturer för rapportering och stickprov.

Är Landstingsstyrelsens, SL:s och övriga aktörers ansvar tydligt?

Det förekommer gränsdragningsproblem avseende brandskyddsarbetet i förhållande till övriga aktörer inom kollektivtrafiken. Det finns exempelvis anledning att vid större tunnelbanestationer och knutpunkter se till att alla aktörer har en tydlig bild av vilken roll de har vid en eventuell brand eller rökutveckling. Ansvarsfördelningen vid dessa stationer, liksom där trafikledningscentraler finns, bör särskilt uppmärksammas. De finns behov av övningar i tunnelbanesystemet och vid stationer där en stor mängd aktörer samsas om utrymme och ansvar.

Ett annat problemområde i tunnelbanan är samverkan med butiksägare, inte minst mot bakgrund av utbyggnaden av nya gallerior m.m. Det övergripande ansvaret för utrymningssäkerheten vad gäller de tekniska delarna, även ytorna utanför spärrlinjen, ligger på SL och dess fastighetsavdelning. För att säkerställa en hög utrymningssäkerhet ut i det fria krävs en utvecklad dialog och ett förbättrat samarbete med övriga fastighetsägare.

Sammantaget innebär detta enligt anlitad jurist att det är svårt att få klarhet i hur samordningsansvaret är fördelat mellan aktörer. Enligt denne föreligger en problematik eftersom det inte är fullt klarlagt hur ägandeförhållandena ser ut för de kollektivtrafikanläggningar som disponeras av SL. I flertalet fall handlar det om nyttjanderätt till annans fastighet. Enligt SL agerar dock bolaget som om man vore fastighetsägare och tar samordningsansvar i de fall detta inte överlåts på entreprenör. Enligt uppgifter från de intervjuade agerar SL som samordningsansvarig vad gäller de fastigheter som Landstinget/SL äger.

Fungerar ansvaret för brandskyddsarbetet i praktiken?

Utredningen med anledning av en tidigare el-brand vid T-centralen i anslutning till bygget av Citybanan visar på en otydlighet avseende ansvaret för brandskyddet under byggprojektet. Detta har resulterat i ett antal åtgärdsförslag från SL som t.ex. att bättre kontrollera att en brandskyddsansvarig med ansvar för brandskyddet på arbetsplatsen alltid måste utses för byggobjekt där brand kan medföra rök eller brandspridning till SL:s anläggning.

Den planerade organisatoriska förändringen avseende brandskyddssamordnarens placering och ansvar inom SL och de riktlinjer för brandskydd som tagits fram (men ännu inte fastställts av SL:s ledning) kommer enligt revisionskontoret innebära att SL får en tydligare samordningsfunktion för det totala brandsäkerhetsarbetet inom kollektivtrafiken. Detta skapar också en större tydlighet gentemot andra aktörer inom kollektivtrafiken, vilket i sin tur underlättar hanteringen och kommunikationen i samband med eventuella gränsdragningsfrågor i förhållande till övriga aktörer inom kollektivtrafiken.

Är uppdrag och ansvar för brandskyddsarbetet tydligt för olika organisationsnivåer och externa parter?

Den samlade bedömningen i den *övergripande revisionsfrågan* är att ansvarsförhållandena är komplicerade och delvis otydliga. Landstinget har ett grundläggande juridiskt ansvar som ägare, även sedan tilläggsavtalet tecknats. Tilläggsavtalet klargör inte vilket fastighetsförvaltningsansvar SL har. Frågan kring vilka krav som ägaren ställer på SL vad gäller uppföljning och rapportering av brandskyddsarbetet är oreglerad. Landstingsstyrelsen uppfyller här inte heller kravet på uppsikt. Avtalet mellan SL och trafikentreprenörerna ser olika ut vad gäller brandskyddsfrågorna. Det finns även gränsdragningsproblem gentemot övriga aktörer, bland annat kommun, byggherre, m.fl.

Rekommendationer

- Landstingsstyrelsen bör förtydliga Landstingets uppdrag till SL avseende brandskyddsarbetet samt hur Landstingets former för uppsikten avseende brandskyddsarbetet kan utvecklas gentemot SL genom rapportering och uppföljning.
- SL bör skapa en enhetlig nivå för brandskyddsarbetet som kan tillämpas i samtliga trafikavtal.
- SL bör bättre klargöra samordningsansvarets fördelning för alla anläggningar och stationer.
- SL bör förbättra dialogen och samarbetet med övriga fastighetsägare för att säkerställa en betryggande utrymningssäkerhet från tunnelbanan.
- SL bör fortsatt arbeta för att tydliggöra sin roll och ansvar för brandskyddet i samband med byggarbeten där brand kan medföra rök eller brandspridning till SL:s anläggning.

2. Utgångspunkter för granskningen

2.1 Motiv till granskningen

SL:s arbete för säkra och trygga kundmiljöer har under 2008 granskats av revisionskontoret och avrapporterats i rapport 7/2008. Frågor som rörde brandsäkerheten granskades endast översiktligt, varför revisionskontoret under våren 2009 genomfört en förstudie avseende SL:s brandskyddsarbete.

Tunnelbanan är byggd på 1950-talet efter de krav som då gällde. Grundläggande åtgärder har påbörjats för att förbättra brandskyddet efter dagens normer. I förstudien konstaterades bland annat att SL genomfört och påbörjat en rad viktiga säkerhetshöjande åtgärder i det förebyggande brandskyddsarbetet. Bland annat har man genom rekryteringar från brandförsvaret satsat på strategisk kompetensuppbyggnad och åtgärder i tunnelbanan. Brandlarm i delar av gröna och röda tunnelbanan är klara och installationer av sprinklersystem har påbörjats på särskilt strategiska depåer.

Likväl finns förhållanden i kollektivtrafikens brandskydd som motiverar en granskningsinsats. Under sensommaren 2009 har också brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken aktualiserats då rökutveckling förekommit i tunnelbanesystemet och utrymning krävts.

2.2 Revisionsfråga

Den övergripande revisionsfrågan för projektet:

Är uppdrag och ansvar för brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken tydligt för olika organisationsnivåer respektive externa parter?

Den övergripande frågan kan brytas ner i följande delfrågor:

- Finns det en tydlig struktur för uppdrag och ledning av brandskyddsarbetet från landstingsstyrelsen och hur sker uppföljningen av brandskyddsarbetet?
- Är kraven på trafikentreprenörerna i avtalen tydliga vad gäller ansvaret för brandskyddsarbetet och hur följs de upp?
- Är landstingsstyrelsens och SL:s respektive övriga externa aktörers ansvar i samverkan tydlig?
- Fungerar ansvaret för brandskyddsarbetet i praktiken, exempelvis brandövningar och kommunikationssystem?

2.3 Avgränsning

Granskningen omfattar inte den särskilda kollektivtrafiken (Färdtjänsten) och den kollektiva sjötrafiken (Waxholmsbolaget). Fokus ligger på hur landstingsstyrelsen och SL utövar sitt brandskyddsarbete. I vilken utsträckning övriga externa aktörer tar sitt ansvar för brandskyddsarbetet ligger utanför landstingsrevisionens mandat att granska.

2.4 Revisionskriterier

SL:s uppgifter, inriktning och roll inom SLL fastställs i huvudsak i:

- Lag om skydd mot olyckor.
- Policy och riktlinjer för säkerhet SLL.
- Avtalet mellan SL och SLL från 1976 och som på 1990 års nu gällande avtal bygger.
- Avtal om kollektivtrafikanläggningar - tilläggsavtal till avtal 1990.
- Nya medlingsöverenskommelsen (2008).
- Generella och specifika ägardirektiv.
- SL:s bolagsordning.
- SL:s Trafiksäkerhetspolicy och Trygghetspolicy.

2.5 Metod

Projektledare för granskningen av brandskyddsarbetet i kollektivtrafiken har varit Monica Rådestad med Emma Cars som projektmedarbetare, båda från Landstingsrevisorerna. Landstingsrevisorernas styrgrupp har bestått av revisionsdirektör Anneli Lagebro och enhetschef Ralf Jonsson. Revisionskontoret har anlitat Lotta Ricklander, jurist vid PricewaterhouseCoopers AB Komrev för att utreda vissa specifika frågor när det gäller uppdrag, ledning och uppföljning av brandskyddsarbetet.

Revisionskontoret har genomfört intervjuer med landstingets koncernsäkerhetsstrateg, SL:s säkerhetschef m.fl. personer inom SL:s säkerhetsenhet, SLL Juridik, Veolia, Stockholmståg, Busslink och Swebus samt säkerhetsansvariga inom Stockholms stad och Stockholms och Södertörns brandförsvärsförbund. Därutöver har SL:s nya avtal med MTR granskats i aktuella delar och jämförts med tidigare avtal med Veolia avseende driften av tunnelbanan. Motsvarande avtal med Stockholmståg avseende pendeltågstrafiken har granskats. Ett urval bussavtal har granskats i aktuella delar.

Revisionskontoret har följt upp utredningarna med anledning av en tidigare rökutveckling vid Gamla stans tunnelbanestation och en el-brand vid T-centralen i anslutning till bygget av Citybanan.

Revisionskontoret har även på en övergripande nivå granskat SL:s uppföljningssystem för det systematiska brandskyddsarbetet (SBA).

3. Landstingsstyrelsens styrning och uppföljning av brandskyddsarbetet

Omfattningen av kollektivtrafik-anläggningar

3.1 Kollektivtrafikanläggningar och fastighetsfrågor

Landstingsstyrelsens förvaltning har i samråd med SL låtit konsultföretaget Cepro genomföra en utredning om ansvarsfördelningen mellan SLL och SL i fastighetsfrågor (2008). Konsulten konstaterar bland annat att SLL och SL i praktiken äger mycket få fastigheter i form av mark och byggnader. Vad man har är begränsade rättigheter att nyttja andras fastighet så länge kollektivtrafik bedrivs. Antalet servitut och nyttjanderätter är istället desto större.

Enligt rapporten saknas en systematisk översikt eller register över landstingets kollektivtrafikanläggningar vilket gör att det inte går att säga hur många anläggningar det är men att det sannolikt handlar om ca 2 000 servitut, nyttjanderätter samt några fastigheter där man är fastighetsägare.

Enligt rapporten består de kollektivtrafikanläggningar som SLL och/eller SL disponerar i huvudsak av två typer av anläggningar:

- Fasta anläggningar för kollektiv trafik i första hand för tunnelbana och lokalbanor, t.ex. stationer och gångtunnlar.
- Fasta driftsanläggningar som exempelvis depåer och verkstäder.

De kollektivtrafikanläggningar som landstinget disponerar avser tunnelbanan, Nockebybanan och Tvärbanan. Anläggningarna för Roslagsbanan, Lidingöbanan och Saltsjöbanan ägs av SL. Pendeltågsanläggningarna ägs i huvudsak av staten genom Banverket eller Jernhusen. Pendeltågsdepåerna i Södertälje och Upplands-Bro ägs av SL.

SL:s förvaltningsuppdrag

I december 2008 beslutade landstingsfullmäktige att överlåta förvaltningsansvaret för de landstingsägda kollektivtrafikanläggningarna till AB SL. Beslutet innebär att förvaltningen av de avtal om nyttjanderätt till mark som används för tunnelbanan, Nockebybanan och Tvärbanan ska förvaltas av SL. Fördelningen av ansvar avseende samordning, utbyggnad och drift av trafiksystemet inom

Stockholms län, mellan Landstinget som ägare och SL, regleras i ett avtal från 1990. Med anledning av fullmäktiges beslut har landstingsstyrelsens förvaltning och SL tagit fram ett tilläggsavtal – *Avtal om kollektivtrafikanläggningar* – till avtalet från 1990. Det innebär att det gamla avtalet från 1990 upphör att gälla i de delar som reglerats i det nya avtalet.

Tilläggsavtalet innebär *inte* att det formella ägandet/rättsliga ansvaret för kollektivtrafikanläggningarna förs över till SL, utan att ägaren Landstinget utfärdar en fullmakt för SL att vidta de för förvaltningsuppdraget erforderliga åtgärderna. Tilläggsavtalet klargör emellertid inte vilket SL:s fastighetsförvaltningsuppdrag är, något som av kontoret anlita jurist verifierar. Fullmäktige beslutade om fullmakt till SL och godkände tilläggsavtalet vid sammanträdet i maj 2009.

SL har därmed fått ett utökat ansvar där ägaren Landstinget endast är part i större frågor av principiell karaktär. Enligt SL kommer omfattningen av uppdraget fullt ut kunna överblickas först år 2010 och kan då sannolikt komma att innebära ett visst behov av ytterligare resurser.

Samverkansgrupp för fastighetsfrågor

I enlighet med vad som sägs i tilläggsavtalet har en ny funktion för trafikfrågor bildats centralt inom SLL. Syftet med den s.k. *samverkansgruppen för gemensamma fastighetsfrågor* mellan landstingsstyrelsens förvaltning och SL är att bereda beslut som ska fattas av fullmäktige därför att de är av strategisk karaktär och principiellt viktiga. I samverkansgruppen ingår bland annat landstingsdirektören, SL:s VD och SLL:s chefsjurist. Gruppen ska sammanträda minst två gånger om året på kallelse av SL. Samverkansgruppen har hittills under 2009 haft ett sammanträde.

Fullmäktiges formulerade uppdrag till SL

3.2 Uppdrag, ledning och uppföljning av brandskyddsarbete

Landstingsfullmäktige har formulerat kraven på SL i generella ägardirektiv, specifika ägardirektiv samt bolagsordning. I det generella ägardirektivet, som gäller för Landstingets samtliga bolag, anges att styrelse och ledning för respektive bolag ansvarar för att verksamheten följer tillämpliga lagar och regler. Landstingsfullmäktige hänvisar alltså till lagar och regler för verksamheten. Detta innebär att definitionen av detta ansvar främst finns via lag om skydd mot olyckor (LSO), dess förordningar och lag om brandfarliga och explosiva varor (1988:868). Av LSO (2 kap. 2 och 3 §§) framgår att SL har ett ansvar såväl som fastighetsägare, i de fall man är detta, men även som nyttjanderättshavare, i de fall man nyttjar aktuell fastighet.

Ovanstående innebär sammantaget att ägaren Landstinget har valt att formulera uppdraget avseende brandskydd genom att hänvisa till lagstiftarens allmänna krav för verksamheten. Lagstiftaren i sin tur ställer krav på SL i dess roll som fastighetsägare och nyttjanderättshavare.

I bolagsordning och det specifika ägardirektivet definieras SL:s uppdrag. Här anges att SL har till föremål för sin verksamhet att bedriva kollektiv lokaltrafik. Bolaget ska vidare äga och förvalta fast och lös egendom samt därtill hörande verksamheter. Ändamålet med bolaget är att fullgöra det ansvar som åvilar

Landstinget som trafikhuvudman i länet. Enligt av kontoret anlita jurist anges inte något specifikt avseende brandskyddsarbete i bolagsordning eller det generella och specifika ägardirektivet.

Landstinget är enligt lag om ansvar för viss kollektiv trafik (1997:734) länstrafikansvarig inom Stockholms län och tillika trafikhuvudman inom länet. Detta huvudmannaskap kan inte överlåtas till ett bolag. Enligt den jurist som kontoret anlita blir det därför problematiskt med skrivningen i bolagsordningen avseende ändamålet. Utifrån lagen om ansvar för viss kollektivtrafik, kan inte SL som bolag överta det ansvar som åvilar landstinget. Det borde därför tydliggöras i bolagsordningen vilka uppgifter som överlåts på SL.

Samtidigt gäller enligt kommunallagen 3 kap. 17 § ska landstingsfullmäktige då verksamhet överlämnas till ett bolag se till att fullmäktige får ta ställning till beslut som är av principiell beskaffenhet. Det anges i de generella ägardirektiven att detta avser bland annat ekonomiska förändringar, ingående av principiellt viktiga avtal samt investeringar och finansieringsfrågor.

Sammantaget, enligt juristens bedömning, behöver inte ägarens direktiv till SL avseende brandskyddet i princip vara mer detaljerade än de är idag. Direktiven bör dock generellt förtydligas vad gäller vilket uppdrag som överlämnats till SL. Det kan finnas vissa övergripande brandskyddsfrågor som skulle kunna vara beslut av principiell beskaffenhet, och som i så fall enligt de generella ägardirektiven ska lyftas till fullmäktige för ställningstagande. Därutöver behöver frågan kring rapportering och uppföljning till ägaren av hur brandskyddsarbetet bedrivs förtydligas i policy eller andra riktlinjer.

SL:s lednings roll

Ägardirektiv och bolagsordningen har antagits på bolagsstämman. Som tidigare nämnts klargör dock inte dessa dokument vilka krav som ställs avseende brandskyddsarbete, utan hänvisning sker till gällande lagstiftning som gäller SL i dess roll som fastighetsägare och/eller verksamhetsutövare och ansvarig för kollektivtrafiken.

Landstingsstyrelsen har dock i Policy och riktlinjer för säkerhet angivit att VD för de landstingsägda bolagen har ett ansvar för brandskyddsarbetet som bland annat innebär ett ansvar att utse brandskyddsansvarig för den egna verksamheten. Policyn har antagits av fullmäktige medan riktlinjerna endast antagits av landstingsstyrelsen.

Från SL:s sida uppfattas att policyn och riktlinjerna anger bolagets uppdrag vad gäller brandskyddsarbetet. Särskild kontaktperson har utsetts för frågorna. SL utarbetar årligen mål för brandskyddsarbetet.

SL:s rapportering till landstinget

SL uppfattar inte att några krav ställs från landstinget som ägare att göra särskild rapportering eller uppföljning avseende brandskyddsarbetet. Man uppfattar vidare att det inte ställs några frågor avseende brandskyddsarbete från ägaren.

Samordnings- ansvaret i SL:s fastigheter

SL uppger att samordningsansvaret beror på vilken typ av anläggning det handlar om. Vad gäller tunnelbanan anger SL att i de fall de är fastighetsägare

har SL samordningsansvaret samtidigt som trafikutövaren uppges ha det organisatoriska ansvaret för utrymning av station i händelse av brand. Vid utrymning har SL det byggnadstekniska ansvaret. Vad gäller depåer ligger samordningsansvaret alltid på trafikentreprenörens (MTR) underentreprenör, TBT. Detta avser alla tunnelbanedepåer. Övriga depåer är andra entreprenörer samordningsansvariga för, enligt SL. Denna information bygger dock på muntliga uppgifter.

Enligt av kontoret anlita jurist föreligger här en problematik eftersom det inte är fullt klarlagt hur ägandeförhållandena ser ut för de kollektivtrafikanläggningar som disponeras av SL. I flertalet fall handlar det om nyttjanderätt till annans fastighet. Enligt SL agerar dock bolaget som om man vore fastighetsägare och tar samordningsansvar i de fall detta inte överlåtits på entreprenör. Enligt uppgifter från de intervjuade agerar SL som samordningsansvarig vad gäller de fastigheter som Landstinget/SL äger. Revisionskontoret finner att SL bör bättre klarlägga samordningsansvarets fördelning för alla anläggningar och stationer.

Rapportering av incidenter

SL har en övergripande policy för brandskyddsarbetet. SL har därutöver utarbetat riktlinjer för det organisatoriska brandskyddet. Riktlinjerna är omfattande och beskriver ansvarsfördelning, kontroller, tillsyn m.m. för brandskyddsarbetet. Av riktlinjerna framgår att VD har huvudansvaret för det systematiska brandskyddsarbetet inom SL. Därutöver har ett antal funktioner ansvar utifrån delegation; brandskyddssamordnare, teknikdirektör, avdelningschef och gruppchef. Riktlinjer har dock ännu inte antagits av SL:s ledning.

SL arbetar med checklistor avseende hur man ska agera vid olika händelser. Beroende på en händelses storlek, sker rapportering och aktiviteter på olika sätt. Om det inträffar en större händelse kan SL:s krisledning sammankallas. Detta kan göras av alla som ingår i krisledningsgruppen som består av företagsledningen, med undantag av cheferna för marknad, ekonomi, juridik och fastighetsutveckling. I de fall krisledningsgruppen sammankallas rapporteras alltid till styrelseordföranden inom SL som även sitter i landstingsstyrelsen.

Det finns ingen rutin eller något beslut avseende hur rapportering vid händelse ska ske till Landstinget. I flertalet fall görs dock en rapportering till landstingsledningen. Den är dock relativt ofta muntlig.

Landstingsstyrelsens uppsiktslikt

Landstingsstyrelsen har enligt kommunallagen 6 kap uppsiktsplikt gentemot övriga nämnder, styrelser och bolag. Uppsiktsplikten innebär att landstingsstyrelsen har ett särskilt ansvar att följa att fullmäktiges mål och riktlinjer efterlevs i landstinget. Enligt anlita jurist räcker det inte att landstingsstyrelsen har ledamöter som sitter i bolagets styrelse, för att fullgöra sin uppsiktsplikt. Landstingsstyrelsen beslutar själv hur uppsiktsplikten ska genomföras.

Landstingsrevisorerna har tidigare genomfört en granskning av *Landstingsstyrelsens uppsiktsplikt* (rapport 27/2008) och identifierat ett antal förbättringsområden som rör t.ex. uppsiktsrollens innebörd och hur känd den är inom landstinget.

Av Landstingsstyrelsens yttrande med anledning av revisorernas rapport framgår bland annat att det inom landstingsstyrelsens förvaltning pågår ett arbete i syfte att tydliggöra den övergripande styrningen såväl avseende landstingsstyrelsen och dess utskott som reglementen och ägardirektiv för nämnder och bolag. Enligt yttrandet görs också en genomgång av samtliga övergripande policyer, strategier och riktlinjer i syfte att redovisa förslag till översyn och justeringar etc.

Enligt uppgift kommer under 2010 en plan tas fram för landstingsstyrelsen som tydliggör de prioriteringar och uppföljningar som ska göras vad gäller säkerhetsarbetet inom landstinget.

Den av revisionskontoret anlitate juristen gör bedömningen, utifrån de uppgifter som erhållits och den dokumentation som granskats, att ingen uppföljning genomförs av ägaren vad gäller i vilken utsträckning SL utför brandskyddsarbete i enlighet med lagstiftarens krav eller Policy och riktlinjer för säkerhet.

Revisionen anser att landstingsstyrelsen behöver förtydliga sin uppsiktsroll avseende brandsäkerhetsfrågorna i kollektivtrafiken bland annat avseende rapportering och uppföljning av hur brandskyddsarbetet bedrivs inom SL.

4. SL:s styrning och uppföljning av brandskyddsarbetet

4.1 Trafikentreprenörernas ansvar enligt avtal

SL:s huvudsakliga krav på trafikentreprenören är att denne ska efterleva gällande lagstiftning och riktlinjer på området. Övriga krav som generellt ställs i avtalen med SL är bland annat att entreprenören ska ha ett säkerhetsledningssystem, systematiskt arbeta med säkerheten, ha utsedda säkerhetskontakter gentemot SL, rapportera och följa upp händelser och avvikelser tillsammans med SL och medverka i övningar med räddningstjänsten och totalförsvaret.

Fordonen är entreprenörernas ansvar. Vad gäller depåer, verkstäder och andra ytor som entreprenörerna hyr (exempelvis personalrum i tunnelbanan) så finns i avtalen gränsdragningslistor för att markera vem som ansvarar för vad. Det rör sig om tillsyn, skötsel och underhåll av exempelvis sprinklers, brandvarnare och branddörrar.

Kraven i avtal är generellt sett mindre specificerade och utvecklade i äldre generationers avtal, exempelvis flertalet bussavtal och Veolias tidigare avtal för tunnelbanan. I nyare avtal har säkerhetsfrågor generellt och brandskyddsfrågor specifikt utvecklats, exempelvis i nyare bussavtal och i Veolias avtal för lokalbanan. Kraven är tydligast och mest utvecklade i avtalet med MTR som övertagit driften av tunnelbanan från Veolia den 2 november 2009. Anlitad jurist har granskat avtalet med MTR och funnit att det innehåller tydliga beskrivningar av hur brandskyddsorganisationen ska se ut, vem som ansvarar för det tekniska brandskyddet och för det systematiska brandskyddsarbetet. Enligt SL Fastighet är det inom tunnelbanetraffiken tydligare i det nya avtalet

med MTR än i det tidigare avtalet med Veolia vem som ansvarar för vad i tillsynsarbetet.

För pendeltågen råder till viss del en annan ansvarsuppdelning då ansvaret är uppdelat mellan SL, SL:s entreprenör Stockholmståg, Jernhusen och Banverket. Stockholmståg menar att det i huvudsak finns en tydlig ansvarsfördelning där Stockholmståg ansvarar för tågen, Jernhusen för stationerna och Banverket för spår, tunnlar och signalsystem.

Att det som på bussidan ställs olika krav i olika avtal beroende på när de är tecknade, trots att entreprenören är densamma, är ett problem i sig. Gränsdragningslistorna är exempelvis mindre utvecklade i äldre avtal. Stockholmståg menar att det i huvudsak är tydligt vem som ansvarar för vad men att tunnelarna är ett svårt område vad gäller ansvarsfördelningen i brandskyddsfrågor då det är många aktörer inblandade och det är svårt att dra tydliga gränser.

Att SL:s avtal med trafikentreprenörerna är tydliga är en viktig del i att klargöra ansvarsförhållanden i brandskyddsfrågor. Det är också en viktig fråga för att minimera risken för att gränsdragningsfrågor uppstår. Det framstår emellertid som oundvikligt att vissa gränser i ansvar måste dras och ansvar tydliggöras och tolkas utifrån hur brandskyddsarbetet fungerar i praktiken.

Revisionskontoret anser att det finns anledning för SL att se över tydligheten och detaljnivån i äldre avtal, exempelvis vad gäller gränsdragningslistor. SL bör också sträva efter att skapa en enhetlig nivå på brandskyddsarbetet som kan tillämpas i samtliga trafikavtal.

4.2 SL:s uppföljning av trafikentreprenörerna

Anlitad jurist har granskat avtalet med MTR och funnit att det innehåller tydliga beskrivningar av hur brandskyddsorganisationen ska se ut, vem som ansvarar för det tekniska brandskyddet och för det systematiska brandskyddsarbetet. Entreprenören är vidare skyldig att kontinuerligt rapportera arbetet i ett system som SL valt. Utöver detta finns särskilt definierat hur utredning och rapportering ska ske vid händelser. Enligt anlitad jurist genomför SL också bland annat stickprovskontroller av brandskyddsarbetet och deltar vid tillsyner.

I avtalet med MTR och kommande avtal söker SL renodla sin beställarroll i avsikt att främst ställa krav på att trafikentreprenören ska ha ett säkerhetsledningssystem där ett systematiskt brandskyddsarbete ingår och att rapporteringen är god. Med detta på plats ska SL kunna följa trafikentreprenörernas brandskyddsarbete och endast behöva göra stickprov att kraven följs.

Enligt Veolia, Busslink och Swebus genomförs en stor del av uppföljningsarbetet av brandskyddsarbetet i form av dialog. Enligt Veolia och Swebus är SL mer stödjande vad gäller brandskyddsarbetet än kontrollerande. Dialogen med SL, där eventuella problemställningar löses allt eftersom, upplevs av trafikentreprenörerna fungera mycket bra.

En viktig del av uppföljningen av brandskyddsarbetet görs inte av SL utan av myndigheter som Järnvägsstyrelsen, Brandförsvaret och Transportsty-

relsen. Varken Veolia, Busslink eller Swebus upplever att SL kontrollerar eller följer upp att systematiskt brandskyddsarbete faktiskt bedrivs, exempelvis genom att begära in dokumentation. Veolia såväl som Swebus välkomnar att SL tar en större roll vad gäller uppföljningen. Swebus nämner ett initiativ från SL om att påbörja mätningar av hur de respektive bussföretagen klarar av besiktningar av fordonen som ett positivt exempel på hur man kan skapa incitament för bussentreprenörerna att jämföra sig i säkerhetsfrågor. Enligt SL har inventering och en omfattande brandskyddsdocumentation genomförts på samtliga byggnader. Dokumentationen har delgivits entreprenörerna som hyr depåerna och är tänkt att utgöra ett underlag för ett väl fungerande systematiskt arbete.

Säkerhetsnivån i kollektivtrafiken är beroende av hur respektive trafikentreprenör organiserar och sköter sitt brandskyddsarbete. Med en bristande uppföljning av om det systematiska brandskyddet faktiskt finns på plats finns en risk att trafikentreprenörerna inte lever upp till varken lagkrav eller krav enligt avtal. Med tanke på gränsdragningsfrågor som kan uppstå riskerar även de områden som SL ansvarar för att påverkas.

Revisionskontoret anser att SL bör följa upp att trafikentreprenörerna bedriver ett systematiskt brandskyddsarbete genom att förstärka strukturer för rapportering och stickprov.

5. SL:s samverkan i brandsäkerhetsfrågor; gränsdragningsfrågor

Trafikentreprenörer

Med otydliga såväl som tydligare avtal kommer gränsdragningsfrågor att finnas. Swebus, Busslink och Veolia menar att de flesta av dessa gränsdragningsproblem löses i dialog med SL allteftersom de uppmärksammas.

Gränsdragningsproblematiken uppenbarar sig ofta på stationer där flertalet aktörer är aktiva som Liljeholmen, T-centralen eller Gullmarsplan. När flera olika trafikentreprenörer samsas med butiker och restauranger och när det dessutom finns olika nivåer på stationen krävs samordning om exempelvis utrymning skulle bli aktuellt.

Ytterligare ett exempel som lyfts fram av Veolia är soprummen som finns vid varje tunnelbanestation. Dessa utrymnen är enligt Veolia en risk då antalet aktörer som har tillgång till dessa utrymnen är många och då skräp och otömda sopbehållare är en brandrisk i sig. Stockholmståg i sin tur menar att tunnlnarna är en svår fråga då det handlar om flera aktörer som är inblandade.

Enligt Veolia skulle fler gemensamma övningar för att samordna alla aktörer och tydliggöra roller vid exempelvis brand eller rökutveckling vara av nytta. Ett exempel på brandövning som efterlystes av Veolia för tunnelbanan är övningar som tydliggör vad som krävs för att ersätta en trafikledningscentral om någon av de vid Gullmarsplan, Västra skogen eller Liljeholmen skulle behöva utrymmas. Om exempelvis tunnelbanans trafikledningscentralen på

Gullmarsplan skulle behöva utrymmas skulle ingen trafik på gröna linjen kunna köras och ingen information till trafikanterna genom högtalarsystemen kunna lämnas. En övning skulle kunna klargöra tidsaspekten av en sådan insats och effekterna av en sådan händelse.

Ett område där SL såväl som entreprenörerna menar att man kan bli bättre är samordningen av trafikinformation, det vill säga kommunikationen entreprenörerna emellan. Informationen till resenärer vid störningar granskas inom ramarna för revisionskontorets pågående granskning av *Störningsinformation inom kollektivtrafiken* som beräknas vara klar i februari 2010. Hur informationsflödet generellt fungerar mellan trafikentreprenörerna, mellan trafikslag, är emellertid högst relevant om brand eller rökutveckling skulle ske. Kommunikationen mellan trafikentreprenörerna påverkar den information som ges till resenärer och som är av betydelse för exempelvis utrymning.

Revisionskontoret anser att det finns anledning att vid större stationer och knutpunkter se till att alla aktörer har en tydlig bild av vilken roll de har vid en eventuell brand eller rökutveckling. Ansvarsfördelningen vid dessa stationer, liksom där trafikledningscentraler finns, bör särskilt uppmärksammas. Det finns behov av övningar i tunnelbanesystemet och vid stationer där en stor mängd aktörer samsas om utrymme och ansvar.

Fastighetsägare

Tunnelbanans uppgångar ansluter i vissa fall till stadens fastigheter och i flera fall till privata fastighetsägare. Vad som utgör fastighetsgränsen i dessa fall ska enligt SL tydligt framgå av avtalen med respektive fastighetsägare. Enligt SL Fastighet finns även vad man kallar ”mullvadsavtal” – det kan röra sig om gränzoner där ansvaret är otydligt. Det handlar om olika tolkningar av ansvar. Ett exempel är en av trapporna vid en uppgång på Sankt Eriksplan. SL uppfattade sitt ansvar enligt avtalet att sträcka sig fram till trappan och kommunen uppfattade sitt ansvar som fram till ovandelen av trappan vilket medförde att ingen tog ansvar för själva trappan. Mullvadsavtalet har reviderats under 2009 och enligt SL är ansvarsfrågan utredd.

Det övergripande ansvaret för utrymningssäkerheten vad gäller de tekniska delarna ligger på SL:s fastighetsavdelning och sträcker sig enligt SL alltid ut i det fria oberoende av om fastighetsgränsen t.ex. utgörs av spärrlinjen. För att säkerställa en hög utrymningssäkerhet ut i det fria krävs en dialog och ett samarbete med övriga fastighetsägare. Detta utgör enligt Stockholms stad ett område som SL kan utveckla ytterligare.

Butiksinnehavare

Ett generellt problemområde i tunnelbanan är att det är svårt att få butikägare att arbeta med systematiskt brandskyddsarbete. Samtidigt tenderar ytorna utanför spärrlinjen att minska på grund av utbyggnaden av nya gallerior och utställda blommor, bröddiskar m.m. Det förekommer att hyresgäster inte följer brandsäkerhetskraven.

Ledningstunnlar

SL har en del installationer i stadens ledningstunnlar. Vid en eventuell brand kan en viss rökspridning mellan SL:s anläggningar och stadens ledningstunnlar förekomma men bör enligt Stockholms stads trafikkontor inte vara så stor.

Staden

Vid branden inne i tunneln vid T-centralens blå linje (se avsnitt 6.1 nedan) upplevde ansvariga inom Stockholms stad att det fanns brister i informationsutbytet mellan SL, brandförsvaret och staden vad gäller konsekvenserna i form av t.ex. trafikproblem. Konsekvenserna blev bland annat vandrande trafikanter som inte visste vart de skulle ta vägen. Om staden hade fått mer information hade man med olika åtgärder sannolikt kunnat minska konsekvenserna genom att tillfälligt öppna centralbron. För att säkerställa att konsekvenserna vid olika händelser blir så begränsade som möjligt krävs en tydligare kommunikation med Stockholms stad.

SL har arbetat för en förändring när det gäller tillståndsprövningen i samband med olika aktiviteter i tunnelbanans publika områden (utgångar etc.). Tidigare beviljades tillstånden direkt av polisen. Numera måste polisen vända sig till SL innan man beviljar tillstånden. På detta vis styr SL mer än tidigare över aktivitetstillstånden och kan då väga in eventuell påverkan på brandsäkerheten och utrymningsvägar.

6. Brandskyddsarbetet i praktiken

6.1 Utredning av tidigare incidenter

Revisionskontoret har tagit del av utredningarna med anledning av en tidigare rökutveckling vid Gamla stans tunnelbanestation och en el-brand vid T-centralen i anslutning till bygget av Citybanan.

Rökutveckling i vagn vid Gamla Stan

Den 24 augusti 2009 inträffade en rökutveckling från ett batteri i en C20-vagn vid Gamla stans tunnelbanestation. En liknande rökutveckling inträffade även den 26 september 2009. Batterierna utgör inte någon fast del i vagnarna, utan flyttas mellan olika vagnar efter laddning och översyn m.m. enligt fastställda underhållsrutiner. Vid de vagn tekniska utredningar som gjordes i samband med de båda händelserna konstaterades felaktigheter i battericellerna som kunde kopplas till brister i underhållet. Veolia som då var ansvarig för driften av tunnelbanan gick igenom samtliga batterier i samtliga fordon och bytte ut de felaktiga cellerna. Sammanlagt byttes 78 celler fördelat på 14 vagnar. Detta betyder att ca 5 procent av vagnsflottan hade defekta battericeller vid den aktuella kontrollen.

De direkta åtgärderna med anledning av händelserna är kontroller av de defekta cellerna och en uppdatering av instruktionerna för laddutrustningen på depå. De slutliga testresultaten beräknas vara klara i början av december 2009. Med tanke på att flertalet celler har bytts ut har enligt SL risken för att tidigare händelser ska ske igen minimerats.

El-brand från batteri vid T-centralen

Den 5 september 2009 inträffade en el-brand vid T-centralens blå linje ca 25 meter in i tunneln mot Kungsträdgården. Inga personer kom till skada vid branden men en kraftig rökutveckling orsakade stora störningar i tunnelbanetrafiken. Elden var släckt först vid 21-tiden.

Branden inträffade i ett arbetslok som var uppställt för laddning. Plattformen var vid tillfället avstängd för arbeten med Citybanan. Utredningen kom fram till att branden orsakades av en lös batterianslutning vilket orsakade gnistbild-

ning och senare en glödbland som spred sig upp i locket. Loket som ägs av SL var endast 1 år gammalt och hade därför ännu inte varit på service. Normalt ställs loket upp i Nybodadepån där laddning också sker i anslutning till en fläkt för att evakuera laddningsgaser. Motsvarande fläkt fanns inte i tunneln.

SL:s direkta åtgärder med anledning av branden är att man låtit gå igenom batterierna i samtliga lok. Hösten 2010 ska samtliga arbetsfordon som är avsedda för tunneldrift ha genomgått en brandskyddsbesiktning samt ha genomgått ett kontroll- och underhållsprogram för batterier. Det är SL:s ansvar att organisera detta genom nya rutiner inom säkerhetsorganisationen.

I samband med brandutredningen upptäcktes brister i arbetsplatsens organisatoriska brandskydd. Exempelvis fanns gastuber och annat brännbart material på plattformen där arbetet utfördes. Någon särskild brandskyddsansvarig var inte utsedd på arbetsplatsen. Ofta är det byggherren som i avtal delegerar detta till den största entreprenören. I det här fallet var Banverket byggherre och arbetena bedrevs av SL och NCC på beställning av projektet Citybanan. SL var i detta fall den största entreprenören och var utsedd som samordningsansvarig under byggarbetena, vilket i princip innebär att SL även var samordningsansvarig för brandskyddet.

I normala fall då SL själv är byggherre i sina anläggningar är reglerna för brandskydd under byggprojekt enligt SL strikta och läggs fast redan i planeringsprocessen med regelbundna uppföljningar av efterlevnaden tillsammans med entreprenören.

Den för SL nya situationen med en annan byggherre i SL:s anläggningar innebär en ny roll för SL vilket skapade en otydlighet avseende ansvaret för brandskyddet under byggprojekt. Detta har resulterat i ett antal åtgärdsförslag från SL som t.ex. att bättre kontrollera att en brandskyddsansvarig med ansvar för brandskyddet på arbetsplatsen utses för alla byggobjekt där brand kan medföra rök eller brandspridning till SL:s anläggning.

6.2 Brandförsvaret

Utvecklingen av brandförsvarets tillsyn kan beskrivas så att den övergått från punktinsatser till att mer granska det systematiska brandskyddsarbetet. Detta innebär bland annat att brandförsvaret mer fokuserar på processer, dvs. *hur* SL dokumenterar och kontrollerar det interna brandskyddsarbetet.

Storstockholms brandförsvarsförbund är allmänt positiv till utvecklingen i SL:s brandskyddsarbete. Det långsiktiga säkerhetshöjande arbetet med åtgärder i tunnelbanan sker utifrån en gemensam verksamhetsplan åren 2008-2013. Den gemensamma verksamhetsplanen omfattar tio kommuner och 97 procent av alla tunnelbanestationer.

Exempel på säkerhetshöjande åtgärder som omfattas av verksamhetsplanen är:

- Branddokumentation på samtliga depåer och undermarkstationer. Detta är enligt SL genomfört och vidarebefordrat till samtliga entreprenörer för att användas i deras systematiska brandskyddsarbete.
- Brandlarm i samtliga trafiktunnlar och undermarkstationers plattformar inom tunnelbanan. Arbetet pågår inom SL.
- Utrymningsbelysning med skyltning om längder till utrymningsväg i samtliga tunnlar. Arbetet pågår inom SL.
- Kameror på samtliga tunnelbanestationer. Samtliga stationer har fått kameror uppsatta.
- Tydlig märkning av nödutgångar, nödtelefon, kameraövervakning samt uppkoppling över nya brandlarmet. Arbetet pågår inom SL.
- SL och brandförsvaret genomför gemensamma utbildningsaktiviteter för SL och brandförsvarets personal avseende samverkan vid insats i tunnelbanan. Ett samarbete i form av kvartalsträffar för ökad objektkännedom på stationer sker enligt SL.

Inom Södertörns brandförvarsförbunds (Botkyrka) område finns två inomhusstationer (Masmo och Alby). Brandförsvaret gör tillsyn på stationerna ca vart annat år. Ett relativt aktuellt föreläggande avsåg en butik i biljetthallen som hade en ansamling av sopor och annat brännbart material i en befintlig utrymningsväg.

Utbildning och övning sker genom Banverket (SJ, pendel) vart tredje år. All brandpersonal som kan komma ut på spåren får återkommande säkerhetsutbildning bland annat i hur man kopplar bort strömmen från spårområdet. Motsvarande utbildning/övning för tunnelbanan sker i samarbete med SL och omfattar bland annat lyft av tåg och släckning av brand m.m.

6.3 SL:s uppföljningssystem för det systematiska brandskyddsarbetet

Det systematiska brandskyddsarbetet gäller hela SL och omfattar både dokumentation och återkommande kontroller. Revisionskontoret har på en övergripande nivå granskat uppföljningssystemet för brandskyddskontrollerna inom SL:s fastighetsavdelning.

Fastighetsavdelningen har sedan ett år tillbaka bytt IT-system vilket enligt egen uppgift förenklat uppföljningen. Fastighetsavdelningen använder idag ett system från PRESTO Brandsäkerhet AB som de har 250 licenser på för att SL:s entreprenörer i framtiden också skall kunna rapportera i systemet. Enligt SL kommer MTR efter vissa justeringar att börja använda systemet före årsskiftet, för deras ansvarsområden. Samtliga brandförsvaret inom SL:s område har också möjlighet att logga in i systemet, dock används det f.n. enbart av Södertörns brandförsvaret.

Systemet är fortfarande under utveckling, bland annat vad gäller möjligheten att bearbeta information. Det går f.n. inte att få ut statistik om vad som är de vanligaste anmärkningarna vid kontrollerna. Dock handlar enligt SL de

vanligaste anmärkningarna om s.k. ökad brandbelastning, vilket betyder att brännbart material, pallar o dyl. samlats i utrymningsvägar.

Fastighetsavdelningens brandskyddskontroller i PRESTO omfattar allt från entré i respektive ände av stationen ner till plattformen. Tunnlar och spår vid plattformen ingår inte i fastighetsavdelningens ansvarsområde dvs. ingår inte i kontrollerna som fastighetsavdelningen utför. Tunnlar och spår städas enligt SL två ggr/år och kontrolleras genom inspektionsturer en gång/år, bland annat i brandförebyggande syfte.

Stationerna är indelade i fyra olika nivåer där nivå 1 är den mest prioriterade. De olika nivåerna har en fastställd periodicitet för kontroller och kontrollpunkterna är uppdelade i tre delar; kritiska, mindre kritiska och okritiska.

Objekt inom nivå 1 med kontroller en gång/månad är T-centralen, Liljeholmen, Slussen, Fridhemsplan, Zinkensdamm, Midsommarkransen, Mälarhöjden, Aspudden, Östermalmstorg, Västra skogen, Gullmarsplan, Hötorget, Odenplan, Rådmanngatan, Sankt Eriksplan, Medborgarplatsen, Skanstull, Kungsträdgåden, Universitetet

De interna brandskyddskontrollerna utgår från checklistor och går att följa i systemet från gjord iakttagelse till eventuell åtgärd. Kritiska kontrollpunkter som kontrolleras vid varje tillsynsbesök är: utrymningsvägar (korridorer och publika ytor), soprum, metrorum, rum under om/tillbyggnad och brandlarm.

Organisatoriskt ligger huvudansvaret för samordningen och kravställandet vad gäller brandsäkerheten inom kollektivtrafiken på SL:s säkerhetsavdelning.

SL har upprättat både *Riktlinjer för det organisatoriska brandskyddet* och *Riktlinjer för det byggnadstekniska brandskyddet inom SL* vilka kommer att vara styrande när de antagits av SL:s ledning.

Riktlinjerna för det organisatoriska brandskyddet redogör bland annat för hur organisationen för systematiskt brandskyddsarbete ska vara uppbyggd inom SL. Grundinriktningen är att kontrollen av brandtekniska funktioner m.m. så långt som möjligt ska vara integrerat i SL:s ledningssystem för drift- och underhåll etc. VD har enligt riktlinjerna huvudansvaret för det systematiska brandskyddet i enlighet med en framtagen dock ännu ej fastställd brandskyddspolicy för SL. Riktlinjerna omfattar verksamhet där SL utgör arbetsgivare eller verksamhet där SL i egenskap av förvaltare ansvarar för byggnader som ägs och förvaltas av SL. Riktlinjerna anger också att ett samarbete ska ske mellan fastighetsägare och verksamhetsinnehavare kring brandskyddsfrågorna när det gäller egenkontroll, riskutredningar etc.

Riktlinjerna för det byggnadstekniska brandskyddet har arbetats fram i syfte att säkerställa en ändamålsenlig och enhetlig brandskyddsnivå inom de byggnader som förvaltas av SL.

Den planerade organisatoriska förändringen avseende brandskyddssamordnarens placering (numera säkerhetsingenjör/brand placerad på säkerhetsavdel-

ningen) och ansvar inom SL och de riktlinjer för brandskydd som tagits fram, men ännu inte fastställts av SL:s ledning, kommer enligt revisionskontoret innebära att SL får en tydligare samordningsfunktion för det totala brandsäkerhetsarbetet inom kollektivtrafiken. Detta skapar också en större tydlighet gentemot andra aktörer inom kollektivtrafiken, vilket i sin tur underlättar hanteringen och kommunikationen i samband med eventuella gränsdragningsfrågor i förhållande till övriga aktörer.