6 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

6.1 Nya rekommendationer

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket säkerställer förverkligandet av följande nya rekommendationer:

6.1.1 Anvisning och blankett för begäran som gäller kabelvisning

På Trafikverkets blankett för begäran om kabelvisning tar man inte direkt ställning till behovet av skyddsåtgärder för arbetet. I anvisningarna som gäller kabelvisning behandlas inte arbetets säkerhet tillräckligt. För närvarande är begäran om kabelvisning brokiga, blanketter för begäran om kabelvisning används inte och ansvaret för användningen av blanketterna är oklart.

Trafikverket förnyar anvisningen som gäller kabelvisningar och modifierar blanketten om begäran om kabelvisning så att beställaren måsta ta ställning till arbetets skyddsåtgärder. [2016-S1]

6.1.2 Begäran om banarbetstillstånd för kabelvisning

I kabelvisningsarbete ingriper man inte i banans konstruktioner och arbetet är ofta kortvarigt. I det här avseendet kan arbetet likställas med till exempel med rengöring av en växel från snö. Syftet med följande rekommendation är att säkerställa användningen av vederbörliga skyddsåtgärder vid kabelvisning.

Trafikverket bör utreda om anvisningarna kan ändras så att begäran om banarbetstillstånd för kabelvisning skulle vid behov vara möjlig också utan anmälan om förhandsinformation (JETI). [2016-S2]

6.2 Upprepning av rekommendationer i tidigare undersökningsrapporter

Dessutom upprepar Olycksutredningscentralen följande rekommendationer som gäller en tidigare banarbetsolycka:

S342 Utvecklingen av utbildning i banarbetssäkerhet

Utbildningen för att erhålla behörighet i banarbetssäkerhet tar en dag (7 timmar). För att erhålla behörighet ska man dessutom klara av ett slutprov. Utbildningen innehåller omfattande helheter som gäller kännedom om banarbetsomgivningen, anvisningar och bestämmelser, säkerheten vid banarbeten samt åtgärder vid olycksfall och farosituationer. Med den korta föreläsningsbetonade utbildningen uppnås inte djupinlärning och ingen påverkan av attityder. Ett företag som är verksam i järnvägsomgivningen kan emellertid få fel bild av utbildningen och tro att slutförandet av kursen utgör en tillräcklig introduktion.

I bakgrunden av farosituationer som i det här fallet som här utretts och i tidigare farosituationer som orsakats av banarbete ligger arbetstagarnas okunnighet eller brist på ansvar. Innehållet i kursen i banarbetssäkerhet kunde utvecklas genom att gallra bort detaljerat innehåll och betona ansvaret för sin egen kompetens samt för den egna och andras säkerhet. Därför rekommenderar Olycksutredningscentralen att Trafiksäkerhetsverket säkerställer förverkligandet av följande rekommendation:

Trafikverket fastställer strängare minimivillkor för utbildningen i banarbetssäkerhet. [R2013-02/S342]

Utbildningen borde aktivera och motivera deltagarna mer.

S345 Förberedelse av banarbete och förtydligande av ansvar

I utredningen kom det fram att beställningen av kabelvisningsarbetet hade skett utan tillräcklig förberedelse och utan klarläggning av de involverade parternas ansvar. I det inledande mötet om säkerhet försöker man säkerställa att entreprenörerna har beredskap att inleda arbetet när det gäller säkerheten. För arbetets förberedelse, planering och förtydligande av ansvar borde man emellertid använda betydligt mera tid. Att säkerställa informationsflödet mellan olika parter utgör också en del av god planering. Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket säkerställer förverkligandet av följande rekommendation:

Trafikverket säkerställer att man i entreprenadavtalet antecknar en separat och tillräcklig tid för planering av banarbeten och förtydligande av ansvaren innan banarbeten inleds. [R2013-02/S345]

S346 Övervakning av banarbeten i praktiken

Järnvägsverksamhetens säkerhetsansvar och -uppgifter för olika aktörer har definierats i Trafikverkets anvisningar. I anvisningarna betonas övervakningen som görs i form av skriftliga blanketter och rapporter. Övervakning på arbetsplatsen görs knappt alls i praktiken. Övervakning av att säkerhetsföreskrifter för banarbeten följs i praktiken borde ökas. Även om säkerheten vid banarbeten ligger till en del på entreprenörernas ansvar, räcker inte företagens egen övervakning.

Att öka risken för att bli fast för verksamhet som strider mot bestämmelserna är en effektiv vägvisare för beteendet både för organisationer och privatpersoner. Samtidigt måste man sköta om att verksamheten i enlighet med säkerhetsföreskrifterna är lönsam. Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket säkerställer förverkligandet av följande rekommendation:

Trafikverket ökar övervakningen av att säkerhetsföreskrifter för banarbeten följs i praktiken genom att satsa tillräckliga resurser för det. [R2013-02/S346]

6.3 Övrigt att beakta och förslag

Empowers kabelvisare använde inte hjälm. I det här fallet skulle skadorna möjligtvis ha blivit lindrigare, om hjälmen varit i bruk. Arbetet som utfördes utan banarbetstillstånd eller säkerhetsvakter avbröts inte heller. I utbildningen och ledningen av järnvägssäkerhet bör man införa en praxis där man ingriper direkt om skyddsutrustning inte används och arbetet utförs på ett sätt som hotar säkerheten.