

## 6 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

### 6.1 Nya rekommendationer

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket (Trafi) säkerställer förverkligandet av följande fem rekommendationer.

#### 6.1.1 Användningen av automatikfunktioner

Av felaktiga tågvägar skapades ca 80 % manuellt. Användningen av tågnummerautomatiken skulle ha varit möjlig i över hälften av de här fallen. Att skapa en tågväg manuellt utsätter för fel.

*Trafikverket bör tillsammans med Finrail Ab sköta om att man utgår från automatikfunktionerna när man skapar tågvägar. [2016-S11]*

I handledningen och utbildningen i trafikledning bör man beakta automatikens egenskaper och användningsmöjligheter. Användningen av automatiken bör främjas genom handledning och övervakning. Vid den fortsatta utvecklingen av trafikledningens system bör man beakta automatiksystemens och ställverkens ömsesidiga lämplighet när tåghastigheterna ökar.

#### 6.1.2 Enhetlig rapportering och klassificering av avvikanden

Alla felaktiga tågvägar rapporteras inte och inga uppgifter samlas in även om det skulle vara möjligt genom datatekniska metoder. Det finns inte ett tydligt enhetligt system för rapporteringen av felaktiga tågvägar som skulle omfatta alla parter: aktörer, ägaren och säkerhetsmyndigheten. Det är svårt att uppfatta helhetsbilden.

*Trafiksäkerhetsverket bör skapa ett enhetligt system för rapportering och klassificering av avvikelser som omfattar alla aktörer. [2016-S12]*

Hos Finrail Ab klassificeras en del av de felaktiga tågvägarna som kvalitativa avvikelser. En felaktig tågväg som klassificerats som kvalitativ avvikelse kan emellertid orsaka fara till exempel för passagerare när ett persontåg dirigeras till ett spår utan perrong. En bättre helhetsbild fås genom en insamling av uppgifter om både säkerhetsmässiga och kvalitativa avvikelser.

#### 6.1.3 Hantering av ibruktagning av bestämmelser och anvisningar

Den snabba avvecklingen av nationella bestämmelser och hänvisningen till EU-bestämmelser har under den senaste tiden skapat en situation där detaljerade och praktiska bestämmelser inte längre existerar. Nationella anvisningar har blivit färdiga för sent i förhållande till ibruktagningen och man har varit tvungen att flytta fram deras ibruktagning flera gånger. Tiden för tågledarnas handledning har varit kort. Man har också fortsatt använda bestämmelser och instruktioner som redan upphävts.

*Trafikverket ska sköta om att instruktioner som direkt påverkar tågledarens arbete hålls uppdaterade och att de inte tas i bruk utan tillräcklig handledning. [2016-S13]*

#### 6.1.4 Systemändringar och hanteringen av deras ibruktagning

Kontinuerliga ändringar och ibruktagning av ofullständiga system belastar tågledarna.

*Trafikverket ska sköta om att nya system och systemändringar inte tas i bruk ofullständiga eller utan en tillräcklig handledning. [2016-S14]*

När man tar i bruk system ska tågledarna ha en tydlig uppfattning om i vilket skede systemets utveckling är så att man undviker frustration och att förtroendet för systemen bevaras. Om ofullständiga system tas i bruk och de utvecklas enligt användarnas kommentarer, ska man informera användarna om saken tydligt och motiverat.

#### 6.1.5 Utvecklingen av trafikledningssystemen

Tågledarna upplever att deras påverkningsmöjligheter är otillräckliga i skapandet av nya trafikledningssystem och utvecklingen av gamla. Fel som är på Trafikverkets ansvar (t.ex. i tekniska anordningar) repareras snabbt men man reagerar nödvändigtvis inte alls på brister och utvecklingsbehov.

*Trafikverket ska vid anskaffning av trafikledningssystem säkerställa att de utvecklingsbehov som framkommer i systemen kan förverkligas smidigt under systemets livscykel.  
[2016-S15]*

Inom identifieringen av utvecklingsbehov och förverkligandet av förbättringar bör man beakta särskilt tågledarnas respons.

#### 6.2 Övrigt att beakta och förslag

- Instruktionen om återkallande, som ges som talmeddelande, av starttillstånd som baserar sig på flash-meddelande för spår som styrs med radiosignal är svår att hitta i den omfattande instruktionen om systemet. Ett bra ställe att berätta om informerings sättet kunde vara i anvisningen om kommunikation på statens järnvägsnät.
- Tågledarna och de som ansvarar för banarbeten har olika sätt att kontrollera växelns läge. När en växel tas i trafikledningsbruk borde tydliga skriftliga instruktioner utarbetas för kontroll av lägen.
- På gränsstationer för internationell trafik borde man kunna genom lokradion ge en signal att tåget ska stoppas omedelbart när en fara hotar. På motsvarande sätt borde också en gemensam handsignal finnas tillgänglig.