

6 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

6.1 Nya rekommendationer

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket säkerställer genomförandet av följande nya rekommendationer:

6.1.1 Begränsning av trafikering som ett tåg på spår som inte omfattas av teknisk övervakning av trafikledningen

Växelkarlsarbete vid tågvägsskydd på bangårdar utan moderna tekniska system som skyddar tågtrafiken är en säkerhetsrisk. På samma sätt är det en risk att tågvägsskydd som utförs av en växelkarl inte säkerställs på något sätt. Växelkarlens felaktiga förfaringssätt möjliggjorde tågvägsskydd till ett upptaget spår. Trafik som sker i form av växlingsarbete skulle vara mer kontrollerad och också innebära en spaningsplikt för lokföraren. Om det till exempel på grund av ekonomiska orsaker inte är möjligt att utrusta alla bangårdar med teknisk övervakning av trafikledningen, rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafikverket begränsar trafikering som ett tåg på spår som inte omfattas av teknisk övervakning av trafikledningen. [2017-S28]

Ett järnvägsföretag ska i en ansökan om kapacitet beakta förhållandena på trafikplatsen i fråga och om förhållandena så kräver, ansöka om kapacitet som växlingsarbete.

Trafikverket borde harmonisera och ge anvisningar om trafikledningens förfaranden för att skydda trafiken på så sätt att verksamhetsmodellen är likadan oberoende av tågledaren.

6.1.2 Förnyande av anvisningarna om trafikledning

Anvisningarna om trafikledning är delvis utspridda och en del av aktörerna vet inte vilka anvisningar som gäller för vilken funktion och vilken anvisning som ska iakttas. En del anvisningar innehåller referenser till anvisningar som redan hävts. För att anvisningar om trafikledning ska vara uppdaterade och tydliga för aktörerna rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafikverket harmoniserar och tydliggör anvisningarna om trafikledning. [2017-S29]

Trafikverket ansvarar för anvisningarna om trafikledning. Anvisningarna borde i synnerhet beakta samarbetet mellan alla parter och att separata underordnade anvisningar enligt aktör inte uppkommer. Förutom att anvisningarna är tillhöriga, finns det skäl att reflektera över hur anvisningarna omsätts i praktiken, hur de tas upp i utbildningen och hur man säkerställer att anvisningarna och arbetsmetoderna är föremål för tillsyn.

6.1.3 Spaningsplikt för lokförare i tågtrafik

Lokförare har inte spaningsplikt i tågtrafik. Vid växlingsarbete ligger det dock på lokförarens ansvar att i alla situationer köra försiktigt, kontrollera hastigheten och beakta sikten i färdriktningen på så sätt att lokföraren kan stanna enheten före vilket som helst hinder. Tågtrafik idkas också i relativt låga hastigheter, såsom i detta fall. Med anledning av detta rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Ju tidigare hinder på ett spår upptäcks, desto bättre möjligheter finns det att förebygga en olycka eller avsevärt lindra de skador som uppkommer. Därtill ger det vid behov lokföraren mer tid att ta skydd. Spaning och användning av ATP-apparater utesluter inte varandra, utan hjälper tillsammans föraren att fatta rätt beslut vid rätt tidpunkt. Syftet med förarens spaningsplikt är inte att ändra rådande praxis, enligt vilken en tågväg som trafikledningen ansvarar för skyddas för tåget. Spaningsplikten innebär inte heller att föraren i alla situationer borde kunna stanna tåget då föraren upptäcker ett hinder.

6.2 Övrigt att beakta och förslag

Om man alltjämt vill bedriva tågvägsskydd för tåg i stället för växlingsarbete i Uleåborg, är det för genomfarten av godsbangården i Uleåborg möjligt att med rimliga kostnader bygga en rutt för tåg, vilken styrs och övervakas av trafikledningen. Rutten kunde byggas till exempel via spåren 121 och 123 till spår 208 i *Nokela*. Alla 17 växlar på rutten borde bytas till elektrifierade växlar och spåren borde utrustas med indikering av ledigt spår.