

5 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Trafiksäkerhetsverket Trafi säkerställer förverkligandet av följande rekommendationer.

5.1 Entreprenörspecifika säkerhetsledningssystem vid banarbeten

Trafikverket krävde inte ett eget säkerhetsledningssystem av de entreprenörer som deltog i banprojektet, utan förutsatte tillämpning av Trafikverkets säkerhetsledningssystem. Tillämpningen av systemet hos flera entreprenörer och underentreprenörer på arbetsplatsen var bristfällig, likaså övervakningen av tillämpningsprocessen. Därför rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafikverket förutsätter att varje huvudentreprenör som deltar i banprojekt redan i det skede entreprenaden konkurrensutsätts har ett säkerhetsledningssystem som beaktar särdragen hos företagen och arbetsplatserna och inkluderar uppföljning av hur systemen realiserar som en del av sin revisionsprocess. [2018-S1]

Huvudentreprenörens säkerhetsledningssystem ska beakta de säkerhetsmål som Trafikverket ställt även i fråga om underentreprenörer.

5.2 Anvisningar om uppställningsplatser för rullande fordon och om säkrande av att de hålls på plats

I de tillgängliga anvisningarna har det inte tagits ställning till uppställningsplatser och uppställningssätt för rullande järnvägsfordon. Avsaknaden av anvisningar ger aktörerna till denna del fria händer var de har fordonen att stå, vilket i värsta fall kan leda till en allvarlig olycka. Speciellt viktigt är anvisningar för banarbetsmaskiner, eftersom trafikledningen inte vet om var de finns eller rör sig. Därför rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafikverket lägger till anvisningar om uppställningsplatser för järnvägsfordon och de säkringsförfarande som krävs för att fordonen ska hållas på plats i säkerhetsanvisningen för banhållning (TURO) och säkerhetsstadgan för tågtrafiken och växlingsarbetet (Jt). [2018-S2]

Förfarande för att säkra att fordonen hålls på plats ska fastställas och i vilka situationer det förutom parkeringsbroms krävs bromsskor och var spärrskor ska användas.

5.3 Anslutning av växlar som är monterade på trafikerade banavsnitt till trafikledningens övervakning

Det att trafikledningen inte ser växlar som är monterade på trafikerade banavsnitt och att de delvis inte är anslutna till säkerhetsanordningssystemet kunde i värsta fall ha orsakat en allvarlig olycka om banarbetsmaskinen hade stannat på växelområdet. Dessutom försenades kontrollåtgärder av banan efter tillbudet avsevärt av att trafikledningen inte ser växlar. Därför rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafikverket uppdaterar del 6 Säkerhetsanordningar i de Bantekniska anvisningarna (RATO) så att den växel som monteras på ett trafikerat banavsnitt alltid kan kopplas till säkerhetsanordningssystemets spårledning som ett eget element och det ska anslutas till trafikledningens övervakning genast när det är tekniskt möjligt. [2018-S3]

En växel som finns på ett trafikerat spår ska alltid visas i trafikledningens system så att tågledaren kan lokalisera växeln. Att trafikledningen ser växeln förbättrar också säkerheten för banarbetena, eftersom växlar och nummer är noggrant individualiserade i anmälan om banarbete.

5.4 Utveckling av tillståndsförfarande för ibruktagande av den typ av fordons-exemplar som redan används

Banarbetsmaskinens bromssystem var vid tidpunkten för tillbudet slitet och dåligt inställt. Detta trots att Trafiksäkerhetsverket Trafis trafikduglighets- och säkerhetskontroll hade gjorts på maskinen innan den togs i drift. På Trafis krav hade det genomförts omfattande test och mätningar som kartlägger egenskaperna hos maskintypen, trots att maskintypen använts i Finland redan i över 20 år. Syftet med dessa test förblev oklart, eftersom det samtidigt inte upptäckts att maskinen var i uppenbart dåligt skick. En bidragande faktor kunde vara avsaknaden av underhållsdokumentation. Vilken roll den part som genomförde kontrollen hade i det undersökta fallet var oklar eftersom företaget även deltog i reparationen av maskinen. Därför rekommenderar Olycksutredningscentralen att:

Trafiksäkerhetsverket fastställer noggrannare än i nuläget de kontroller som krävs vid trafikduglighetskontrollen samt de behörighets- och oavhängighetskriterier, som krävs av den instans som utför kontrollen. [2018-S4]

Vid sidan om de allmänna säkerhetsbestämmelserna ska trafikduglighetskontrollen basera sig på de krav som maskinens tillverkare har fastställt och därför ska underhållsdokumentationen alltid vara den del som kontrolleras först. Utgående från denna dokumentation kan det kontrolleras om maskinens skick motsvarar de krav för säker användning som maskinens tillverkare har fastställt. Till exempel övervakningen av det regelbundna underhållet av bromskomponenter som är kritiska för säkerheten är omöjligt utan uppdaterad dokumentation.

5.5 Övervakning av banarbeten i praktiken

Järnvägsfunktioner, som banarbeten, säkerhetsansvar och säkerhetsuppgifter för olika aktörer finns bestämt i Trafikverkets anvisningar. I anvisningarna betonas övervakning, som enligt bestämmelser mest ska göras i form av skriftliga blanketter och rapporter. I praktiken genomförs övervakning av arbetsplatsen knappt på annat sätt än i samband med separata kontrollbesök. Den praktiska övervakningen av att säkerhetsbestämmelserna för banarbeten iakttas borde även ökas. Att öka risken att bli fast för verksamhet som strider mot bestämmelserna är effektivt för att styra beteendet hos både organisationer och enskilda personer. Samtidigt ska det ses till att verksamhet i enlighet med säkerhetsföreskrifterna även är ekonomiskt lönsam. Därför upprepar Olycksutredningscentralen den rekommendation som gavs i utredningsrapporten R2013-02:

Trafikverket borde öka övervakning av efterlevnaden av säkerhetsbestämmelserna med att ställa tillräckliga resurser för det. [R2013-02/S346]