

6 SLUTSATSER

Slutsatserna innehåller orsakerna till fallen i temautredningen. Med orsak avses olika faktorer bakom händelserna och direkta och indirekta omständigheter som har påverkat dem.

1. Bakom de flesta olyckor och tillbud i samband med växlingsarbete ligger rutinmässighet, jäkt i arbetet samt underlåtelse att kontrollera det man gör. Yttre tidtabellstryck på växlingsarbetet ökar ofta känslan av brådska och lockar för sin del till att göra antaganden och jakta. Vid växlingsarbete är det den som utför arbetet som själv ansvarar för säkerheten i sin verksamhet, vilket betonar vikten av observation. Därvidlag förekommer det brister.

Slutsats: Jäkt och antaganden försämrar säkerheten vid växlingsarbete och leder till exempel till bristfällig observation och underlåtelse att kontrollera saker.

2. Utbildningen i nya system och bestämmelser har hela tiden i allt högre grad blivit nätbaserad. Då faller det delvis på den utbildades ansvar att säkerställa kunskapen.

Slutsats: I nätbaserade utbildningar betonas självständighet, krav på att själv planera sin utbildning, tillägna sig information och säkerställa sin kunskap.

3. Den ganska dåliga allmänna belysningen på bangårdarna och de dåliga belysningsanordningarna på loken som används vid växlingsarbete försämrar observationsförmågan i samband med växlingsarbete.

Slutsats: Det har inte fästs tillräckligt stor vikt vid belysningen på bangårdarna och lokens belysning och man har inte heller utnyttjat ny energisnål teknik.

4. Om banmärkena är svåra att upptäcka eller tolka kan farliga situationer uppstå i samband med växlingsarbete i synnerhet i mörker eller när det annars är dålig sikt. Bristfällig belysning förvärrar situationen.

Slutsats: Det är svårt att upptäcka de banmärken som behövs vid växlingsarbete i synnerhet i artificiell belysning och märkenas färger kan förväxlas.

5. Personalen som utför växlingsarbete upplever ofta att det är onödigt att anmäla säkerhetsavvikelse, om inga korrigerande åtgärder vidtas och ingen respons ges. Detta framhävs i synnerhet i miljöer med många olika aktörer, där gränsytona mellan aktörerna ofta utgör ett hinder för genomförandet av korrigerande åtgärder.

Slutsats: Snabb behandling av avvikelseranmälningar, respons och genomförande av korrigerande åtgärder är en förutsättning för att avvikelseranmälningar ska göras. Gränsytona mellan aktörerna får inte stå som hinder för att säkerhetsbrister korrigeras.

6. I riskbedömningarna identifieras ofta inte den inverkan ändringar i spårplaneringarna, märkena eller arbetssätten har på ett säkert utförande av växlingsarbetet. Behoven inom växlingsarbetet avviker ofta från andra användargrupperns behov. I en miljö med många aktörer påverkar ändringar som införs av en aktör ofta också de övriga aktörerna.

Slutsats: När ändringar görs är det viktigt att ta hänsyn till alla aktörer och användargrupper samt de effekter som olika ändringar har på varandra.

7. Anvisningarna om växlingsarbete är splittrade och delvis motstridiga på olika bannätsförvaltares områden och mellan olika aktörer. Problemet framhävs i en miljö med

många aktörer. Det finns allmänna anvisningar, lokala anvisningar och aktörspecifika anvisningar. För närvarande säkerställs inte på ett systematiskt sätt att anvisningarna överensstämmer.

Slutsats: *Anvisningarna om växlingsarbete och övervakningen av att anvisningarna överensstämmer är för närvarande inte på en tillräcklig nivå i en miljö med många aktörer.*

8. Avsaknaden av formbunden kommunikation och användningen av lokalt språk förorsakar olyckor och tillbud i samband med växlingsarbete. Situationen förvärras av till exempel snarlika anropskoder i kombination med bristande lokalkännedom. Den rådande verksamhets- och kommunikationskulturen leder till att tröskeln att be om råd och kontrollera saker i oklara situationer kan bli hög. Anvisningarna om formbunden kommunikation beaktar inte verksamhet i oklara situationer.

Slutsats: *Inom järnvägssektorn har det inte fästs tillräcklig vikt vid kommunikationens formbundenhet och en frågebaserad verksamhetskultur. Dessa är viktiga med tanke på säkerheten, i synnerhet i oklara situationer. Etablerade tillvägagångssätt har varit seglivade.*

9. För närvarande finns det flera datasystem inom järnvägssektorn och dessa utbyter inte information sinsemellan. Dessutom måste en stor del av informationen i systemen föras in för hand, vilket ökar risken för fel. Det finns också brister i systemens användbarhet, i synnerhet i fältförhållanden. Till exempel är det svårt att hitta lokala anvisningar och att orientera sig vid spåranläggningarna.

Slutsats: *Det har inte fästs tillräckligt stor vikt vid kompatibiliteten och användbarheten hos datasystemen inom järnvägssektorn. Den tekniska regleringen inom branschen är inte tillräcklig för att säkerställa att systemen är kompatibla.*

10. Gränsytorerna mellan första och andra klassens trafikledningsområden har visat sig vara farliga ställen vid växlingsarbete. Risken ökar om förflyttning från ett andra klassens område till ett första klassens område längs fel rutt inte har övervakats eller hindrats tekniskt. Beklagligt ofta är det bara turen som gör att inget allvarligare händer. Avlägsnandet av stoppmärken som en följd av ett beslut från 2016 har förvärrat situationen.

Slutsats: *Trafikledningen fungerar i hög grad utifrån tågtrafikens behov och växlingsarbete uppfattas som en funktion som stöder tågtrafiken. På grund av detta kan säkerhetssynvinklarna med anknytning till växlingsarbete få mindre uppmärksamhet.*

11. Kostnaderna för enskilda olyckor som inträffar i samband med växlingsarbete och olyckornas effekter på den övriga järnvägstrafiken förblir ofta små. Hundratals fall inträffar dock varje år.

Slutsats: *På grund av det stora antalet fall har växlingsarbetena betydande ekonomiska konsekvenser varje år.*

12. En olycka eller ett tillbud i samband med växlingsarbete påverkar ofta indirekt trafiken inom ett stort område. Då borde alla som rör sig i området så snabbt som möjligt få information om händelsen. Ett järnvägsnödsamtal är ett bra sätt att hantera detta, men sådana nödsamtal används endast i liten utsträckning.

Slutsats: *Tröskeln att ringa ett järnvägsnödsamtal är fortfarande för hög.*