

7 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

7.1 Tillägnande av information och säkerställande av kunskap vid nätbaserade studier

Utbildningen i nya system och bestämmelser med anknytning till växlingsarbete har allt mera blivit nätbaserad. Då faller det delvis på den utbildades ansvar att säkerställa kunskapen. I nätbaserade utbildningar betonas självständighet, krav på att själv planera sin utbildning, tillägna sig information och säkerställa sin kunskap.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Utbildningsinrättningarna inom järnvägssektorn, bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska utveckla sin nätbaserade utbildning på ett sådant sätt att det säkerställs att utbildningsdeltagarna tillägnar sig kunskap så att yrkeskompetensen upprätthålls. [2020-S27]

Självstudier behöver stödas av handledning vad gäller både lärande och tillämpning av information.

7.2 Förbättrad belysning på bangårdarna

Den ganska dåliga allmänna belysningen på bangårdarna och de dåliga belysningsanordningarna på loken som används vid växlingsarbete försämrar observationsförmågan i samband med växlingsarbete. Det har inte fästs tillräckligt stor vikt vid belysningen på bangårdarna och lokens belysning och man har inte heller utnyttjat ny energisnål teknik.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Bannätsförvaltarna ska utveckla belysningen på bangårdarna med utnyttjande av modern teknik. [2020-S28]

Vid sidan av mängden ljus bör man också beakta ljusets färgnyans.

7.3 Effektivare belysning på dragfordon som används vid växlingsarbete

Den ganska dåliga allmänna belysningen på bangårdarna och de dåliga belysningsanordningarna på loken som används vid växlingsarbete försämrar observationsförmågan i samband med växlingsarbete. Det har inte fästs tillräckligt stor vikt vid belysningen på bangårdarna och fordonens belysning och man har inte heller utnyttjat ny energisnål teknik.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Järnvägsoperatörerna ska utveckla belysningen på dragfordonen som används vid växlingsarbete med utnyttjande av modern teknik. [2020-29]

Vid sidan av mängden ljus bör man också beakta ljusets färgnyans. Förutom lokens lyktor och strålkastare borde man också överväga användning av separat arbetsbelysning.

7.4 Lättare att upptäcka betydelsen hos märkena på bangårdarna

Om banmärkena är svåra att upptäcka eller tolka, kan farliga situationer uppstå i samband med växlingsarbete i synnerhet i mörker eller när sikten är annars nedsatt. Banmärkena är svåra att upptäcka i synnerhet i artificiell belysning och märkenas färger kan förväxlas.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Trafikledsverket ska se över banmärkena och säkerställa att de är synliga och entydiga. [2020-S30]

Färger som kan förväxlas i artificiell belysning bör inte användas på banmärkena. Det bör fästas vikt vid märkenas synlighet från alla riktningar. Det är särskilt viktigt att bannumreringen syns från båda riktningarna.

7.5 Utveckling av behandlingen av avvikelseanmälningar

Det upplevs ofta som onödigt att anmäla säkerhetsavvikelser om inga korrigerande åtgärder vidtas och ingen respons ges. I en miljö med många olika aktörer utgör gränstorna mellan dem ofta ett hinder för genomförandet av korrigerande åtgärder.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att:

Transport- och kommunikationsverket ska utveckla sitt datasystem för säkerhetsavvikelser så att verket via systemet kan följa upp hanteringen av avvikelser. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom säkerställa att aktörerna inom järnvägssektorn har en fungerande process för hantering av avvikelser. [2020-S31]

Snabb och rättvis behandling av avvikelseanmälningar är en förutsättning för att avvikelseanmälningar ska göras.

7.6 Enhetligare anvisningar om växlingsarbete

Anvisningarna om växlingsarbete är splittrade och delvis motstridiga mellan olika bannätsförvaltare och aktörer som bedriver järnvägstrafik. Problemet framhävs i en miljö med många aktörer, där ändringar som införs av en aktör ofta påverkar också de övriga aktörerna. Anvisningarna om växlingsarbete och säkerställandet av anvisningarnas kompatibilitet är för närvarande inte på en tillräcklig nivå.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Trafikledsverket ska åta sig hela ansvaret för anvisningarna med anknytning till växlingsarbete genom att komplettera anvisningen om säkerhetsregler inom tågtrafiken och vid växlingsarbete till dessa delar. Aktörerna får ha endast lokala anvisningar som kompletterar denna anvisning och de lokala anvisningarna ska utarbetas i samarbete med de övriga aktörerna. [2020-S32]

Det är mest naturligt att Trafikledsverket i egenskap av den största bannätsförvaltaren samordnar arbetet med att utveckla anvisningarna. Transport- och kommunikationsverket ska för sin del utveckla sina auditeringar så att de säkerställer att olika aktörers anvisningar överensstämmer sinsemellan.

7.7 Utveckling av datasystemen inom järnvägssektorn

För närvarande finns det flera datasystem inom järnvägssektorn och de utbyter inte information sinsemellan. Det finns också brister i systemens användbarhet, i synnerhet i fältförhållanden. Det kan till exempel leda till svårigheter att orientera sig på bangårdarna. Den tekniska regleringen inom branschen är inte tillräcklig för att säkerställa att systemen är kompatibla.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Trafikledsverket och järnvägsoperatörerna ska förbättra kompatibiliteten och användbarheten hos sina datasystem. [2020-S33]

Utnyttjande av GPS-lokalisering i samband med växlingsarbete skulle förbättra systemens användbarhet. En motsvarande lösning används redan för lokalisering vid banarbeten.

7.8 Skyddande av tågtrafiken från trafik som kommer från ett andra klassens trafikledningsområde

Gränstorna 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. Avlägsnandet av Stopp-märken som en följd av ett beslut från 2016 har förvärrat situationen.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Trafikledsverket ska genomföra ett tekniskt skydd av tågvägarna från trafik som kommer från ett andra klassens trafikledningsområde. [2020-S34]

Som tillfällig lösning innan säkerhetsutrustningen förnyas kan korrekt placerade stoppmärken användas.

7.9 Järnvägsnödsamtal bör bli rutin

Tröskeln att använda järnvägsnödsamtal är i allmänhet hög. För att det muntliga kommunikationssystemet vid järnvägarna ska fungera som planerat i nödsituationer, bör tröskeln att ringa järnvägsnödsamtal göras lägre genom att utveckla utbildningen och verksamhetskulturen.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att följande rekommendation genomförs:

Trafikledsverket, Finrail Ab, utbildningsinrättningarna inom järnvägssektorn, järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska i sina grund- och repetitionsutbildningar betona vikten av att använda järnvägsnödsamtal [2020-S35]

Järnvägsnödsamtal bör göras till ett rutinmässigt arbetssätt i farliga situationer genom utbildning och utveckling av verksamhetskulturen.

7.10 Vidtagna åtgärder

Trafikledsverket har uppdaterat sina anvisningar. I enlighet med anvisningen som trädde i kraft den 1 juni 2020 kan ett gränsmärke vid en växel utmärkas antingen genom att måla märket på rälsens sida eller med en särskild röd-vit märkesstolpe. Anvisningarna för genomförande av märken har uppdaterats i den nya versionen av verkets bantekniska anvisningar (RATO), del 17, om banmärken och -märkningar.

Trafikledsverkets vinterberedskapsgrupp har utvecklat vinteråtgärder i samarbete med aktörerna, exempelvis en riksomfattande veckorapportering om situationen beträffande vinteråtgärderna och vinterns inverkan på verksamheten samt en riksomfattande vinterberedskapsplan för alla aktörer. Dessa åtgärder förbättrar vinterunderhållet vid spåranläggningarna och därigenom också smidigheten och säkerheten vid växlingsarbete.