

R2021-02 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

1.1 Förberedelser för och slutkontroll av banarbeten längs banavsnitt med ett försvagat stödsikt

Beläggingskonstruktionen längs banavsnittet som är föremål för granskningen är baserat på ett stödsikt av grus som i början av 2000-talet kompletterats med ett bristfälligt stödsikt av makadam. Stödsiktets egenskaper gör spårets beläggingskonstruktion utsatt för miljöförhållandena och yttre belastning orsakad av banarbeten. På grund av stödsiktets försämrade egenskaper är det särskilt viktigt att rälsskarvarna fungerar korrekt längs sådana banavsnitt. Tillräcklig utredning av dessa faktorer vid planeringen av banarbetena förutsätts för närvarande inte i anvisningarna och dessa faktorer beaktas inte heller i samband med övervakningen av arbetena eller slutkontrollen. Omfattande arbeten som utförs i stödsiktet, såsom byte av syllar, påverkar alltid spårets stabilitet. För att garantera en trygg trafik efter färdigställandet av banarbetena bör ett tillräckligt stöd för banan i sidled säkerställas genom mätningar.

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

Trafikledsverket ska ge anvisningar om att stödsiktets och rälsskarvarnas skick ska undersökas i samband med förberedelserna inför arbeten som omfattar beläggingskonstruktionen längs banavsnitt där stödsiktet har försvagats. Stödsiktet och rälsskarvarna ska också beaktas vid planeringen, schemalaggningsen och genomförandet av arbetena. I samband med slutkontrollen ska särskilt spårets tålighet

Enbart den visuella granskningen av spåret som genomfördes i samband med rundvandringen innan banarbetena inleddes är inte tillräcklig för att konstatera det faktiska skicket hos spårets stödsikt och rälsskarvarna. Det rekommenderas att skicket hos spårets stödsikt undersöks och rälsskarvarnas funktion säkerställs i enlighet med Trafikledsverkets anvisningar. När banarbetena är klara rekommenderas det att trafiken sker med begränsad hastighet tills spårets skick har säkerställts.

1.2 Registrering och uppföljning av rälstemperaturer under banarbetenas gång

Banarbeten utförs huvudsakligen på sommaren, då det är sannolikt att rälsens temperatur stiger över de gränsvärden som betraktas som säkra. Denna risk har av tradition hanterats genom att schemalägga arbetena på natten, då det är svalare. I takt med klimatförändringen blir värmeböljorna längre och även nattemperaturerna stiger. Detta orsakar större krav på uppföljning av temperaturerna under banarbetenas gång.

I anvisningarna fastställs det för närvarande att temperaturerna ska mätas. Det styr dock inte till att anteckna temperaturerna eller förmedla dem till de aktörer som leder och övervakar banarbetena. I detta sammanhang kan eventuell ledning på distans medföra att risken för stigande temperaturer inte identifieras och att ledningen för banarbetena inte har möjlighet att ingripa.

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

Trafikledsverket ska ge anvisningar om att rälstemperaturerna regelbundet ska antecknas under banarbetenas gång samt att aktörerna som leder och övervakar banarbetena ska följa temperaturutvecklingen i realtid och vid behov vidta åtgärder. [2022-S7]

Det vore mest effektivt att genomföra registreringen och uppföljningen av temperaturerna via ett centraliserat datasystem.

1.3 Tydliga kriterier och förfaranden för avbrytande av banarbeten vid exceptionella miljöförhållanden

Även om gränsvärden för rälsens temperatur vid banarbeten har definierats, och banarbetena ska avbrytas om gränsvärdena överskrids, har ingen process för avbrytande av banarbetena definierats. Således är det möjligt att fortsätta att arbeta även vid temperaturer där riskerna är höga. I anvisningarna har ansvaret för temperaturuppföljningen fördelats mellan flera olika aktörer, men en tydlig definition av vem som fattar beslut om att avbryta arbetena saknas. Dessutom försvåras beslutsfattandet av de ekonomiska konsekvenser som avbrottet sannolikt orsakar.

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

Trafikledsverket ska tydligt definiera kriterierna för avbrytande av banarbeten, aktören som ansvarar för beslutet och allokeringen av kostnader orsakade av avbrottet. [2022-S8]

I nuläget styrs bland annat banunderhållet och de relaterade arbetsprocesserna i stor utsträckning av ekonomiska perspektiv. De ansvariga aktörerna och kriterierna ska definieras så tydligt att det inte uppstår några oklarheter beträffande kostnaderna för ett avbrott i arbetena som görs av säkerhetsskäl samt så att beaktandet av säkerheten inte medför några ekonomiska sanktioner.

1.4 Beaktande av avvikelser från den normala verksamheten, såsom skevheter i spåret, i säkerhetsledningssystemet

För närvarande är säkerhetsledningen och systemen huvudsakligen fokuserade på riskhantering i förändringssituationer. Skevheter i spåret och andra avvikelser i spårets beläggningsskonstruktion medför alltid en allvarlig säkerhetsrisk för järnvägstrafiken. Dessa avvikelser hanteras i enlighet med anvisningarna om avvikelser, men leder inte nödvändigtvis till något omedelbart beslutsfattande eller någon förändring av tillvägagångssätten. Hantering av avvikelser och utveckling av verksamheten är en del av säkerhetsledningen och processerna för dessa har definierats i de säkerhetsledningssystem som förutsätts av aktörerna. Problemet är att riskerna som möjligen ackumuleras som en följd av avvikelser i den dagliga verksamheten inte identifieras.

Olycksutredningscentralen rekommenderar att:

Transport- och kommunikationsverket i sin auditering av säkerhetsledningssystemen betonar inte enbart uppföljning av förändringssituationer, utan också uppföljning av avvikelser i den dagliga verksamheten samt utvärdering och hantering av risker som har identifierats via denna uppföljning. [2022-S9]

Rekommendationen kan genomföras till exempel genom att göra det ovan nämnda till ett prioriterat område i den årliga övervakningen.

1.5 Vidtagna åtgärder

Efter underrättelsen om olycksrisk som Olycksutredningscentralen utfärdade den 19 november 2021 har Trafikledsverket den 24 november 2021 sänkt hastighetsbegränsningarna längs banavsnittet. Hastighetsbegränsningarna förblir i kraft längs banavsnittet tills tillräckliga korrigerande åtgärder har genomförts.

Trafikledsverket har granskat banavsnittet Jväskylä-Petäjävesi hösten 2021. Det har beslutats att reparationer av bland annat rälsskarvarna ska utföras längs banavsnittet under arbets säsongen 2022.