

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ

FSJ är branschorganisation för företag som arbetar med drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsanläggningen. Samt med markarbeten, nybyggnation och utbildning.

FSJ:s 24 medlemsföretag har olika förutsättningar, beroende på storlek och inriktning. Föreningens ändamål är att vara ett forum där medlemmarna kan diskutera och driva frågor av gemensamt intresse oavsett storlek. De aktiviteter vi gör tillsammans som branschförening ska stärka våra tre fokusområden: Arbetsmiljö & Säkerhet, Kvalitet & Kompetens samt Marknad & Upphandling.

Verksamhetsidé fokusområde Arbetsmiljö & Säkerhet:

FSJ verkar för en gemensam säkerhetskultur inom branschen med en nollvision för allvarliga olyckor. Alla som arbetar vid järnvägen har rätt till en bra och säker arbetsmiljö som främjar social och hälsomässig hållbarhet.



Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ

Mål:

- Att verka för en gemensam säkerhetskultur inom branschen som ska leda till att ingen förolyckas eller skadas på sin arbetsplats.
- Att alla medlemsföretag bidrar aktivt till föreningens arbete för en sund och säker järnvägsbransch och rapporterar in olyckor och tillbud.
- Att verka för att rätt regler tas fram tillsammans med Trafikverket för att främja säkert arbete i spår.

FSJ arrangerar årligen en säkerhetskonferens som en inspirationsdag för en gemensam säkerhetskultur i järnvägsbranschen.

För att premiera team eller enskilda personer som genom sitt engagemang och samverkan alltid säkerställer att hela arbetets skyddsåtgärder är utförda innan arbetet startar delar FSJ ut ett säkerhetspris.

Bakgrund till behov av regelförändringar

Nya metoder/maskiner som rör sig och hanteras efter regelverk som skapats för "stillstående" arbeten



Exempel: Spårgående arbetsfordon och TSA

Dagens regelverk bygger på att arbete med spårfordon ska skyddas med regler för trafikering medan regler för arbetsredskap inte kräver att de agerar likartat:

- **TSA rör sig inom A-skydd och förhåller sig till gränspunkter och inte signaler. De förflyttas fram och tillbaka till arbetsplats som ett stillastående arbete.**
- **Regler om skydd och tillåtna metoder för etablering/avetablering av TSA går inte att praktisera.**
- **Spårfordon som arbetar över driftplatsgränser riskerar att aldrig kunna ta sig förbi signalen (t.ex. spårriktare och sliptåg som måste backa och inte kan starta arbetet framför signalen).**
- Spårfordon inom ett A-skydd som behöver passera signaler i stopp måste stanna vid varje passage och erhålla tillstånd att passera signalen, även om signalen är borttagen.
- Regelverk för spårfordon kräver att flera delar av signalanläggningen är i funktion samtidigt som arbete kräver att den inte är i funktion (ATC, ETCS)

Exempel: Spårgående arbetsfordon och TSA

- Spärrfärder på D-skydd skall följa ordinarie regelverk medan D-skyddets övriga skydd skall förhålla sig till D-skyddets delområden. Detta gör att ett spårfordon rör sig, som spärrfärd och växling, över bevakningssträckor respektive driftplatser, samtidigt som D-skyddet är indelat i delområden som kan inkludera såväl driftplats som bevakningssträcka. TSM för färd/växling skall dessutom samråda med TSM för delområden.
- I fler fall ställs krav på TSM att hantera TSA och TA utan att TSM behöver kompetenserna operatör TSA/TA (arbeten med TA kan dessutom vara tillfälliga besök som inte kräver TA-utbildning).

Dessutom:

- **Det finns inget standardiserat register för arbetsmaskiner vilket försvårar entreprenörernas förmåga att sinsemellan säkerställa kravefterlevnad.**
- Tekniska krav på TA/TSA/spårfordon ställs retroaktivt.
- Regelverket för att hantera spårfordon som vid arbete är för tungt för att framföras på ett spåravsnitt eller har profilöverskridande arbetsläge är bristfälligt.

Exempel: Skyddsformer och arbete i spår

- **Arbeten som sträcker sig över sidospår och huvudspår och flera övervakningsområden, där sistnämnda dessutom kan ändras beroende om det är dag eller natt.**
- Arbeten som gränsar eller sträcker sig över gräns för infrastrukturförvaltare eller till annan nation (t.ex. är gränspunkt i Kornsjö är en norsk signal).
- Olika gränspunkter för D-skydd och E-skydd som medför att D-skydden om de ska omfatta hela E-skyddet blir för stort och kapacitetskrävande utifrån hur anläggningen är byggd.
- Vid olyckor kan det ofarbara området var betydligt större än vad ett A-skydd kan hantera.
- Bristande regelverk för godkännande av arbetsplaner, där ingen granskning sker i planeringsskedet beträffande vilka skyddsåtgärder som ska vidtas och konsekvenser av detta blir.
- Signalkniver som letar spårledningsfel på bevakningssträcka kan inte skyddsmarkera i system H p.g.a. defekt spårledning. Felsökning kan inte ske under skyddsformer som kräver kontinuerlig kortslutning.
- Krav på kortslutning av spårledning skall ske på ömse sidor om arbetsplatsen även om spårledningen är densamma blir intressanta vid arbete på spår med stoppbock i ena änden eller etablering av TSA.

Exempel: Skyddsformer och arbete i spår

- **Att vistas i spår är på många platser omöjligt om kravet är att säkerhetszonen ska vara utrymd vid fordonspassage (t.ex. bangårdar)**
- **Det finns inget standardiserat register över personal i säkerhetstjänst vilket försvårar entreprenörernas förmåga att sinsemellan säkerställa kravefterlevnad.**
- Problem vid snöröjning där spåret inte kan kortslutas innan det är röjt.

Förutsättningar för säkert arbete är mer än regler

