

A photograph showing a railway track under maintenance. In the foreground, a large orange Atlas excavator is positioned on the tracks. Further down the track, a blue tractor and other smaller maintenance equipment are visible. The tracks curve to the right, and the background is filled with green trees and a clear sky. A red banner at the top contains the Trafikverket logo and name. A date stamp '2024-04-26' is in the top right corner.

Säkrare Arbeten i Spår

Säkerhet vid banarbete – regler, planering och samarbete

Presentatörer

Stefan Pettersson, VO Planering konsult
Projektledare

Johan Rex, VO Investering
Leveransledare arbetspaket
Regelskrivning Spårdisposition

Expert

Rose-Marie Gunnarsson, Trafikverket VO
Planering



Förutsättningar

- Tvärfunktionellt ansvarstagande med samarbete i projektarbetet och implementering.
- Löpande dialog och samråd både internt och externt.
- Avgörande med öppenhet för kompromisser.
- Prioritering som ger en acceptabel säkerhet och en godtagbar framkomlighet.



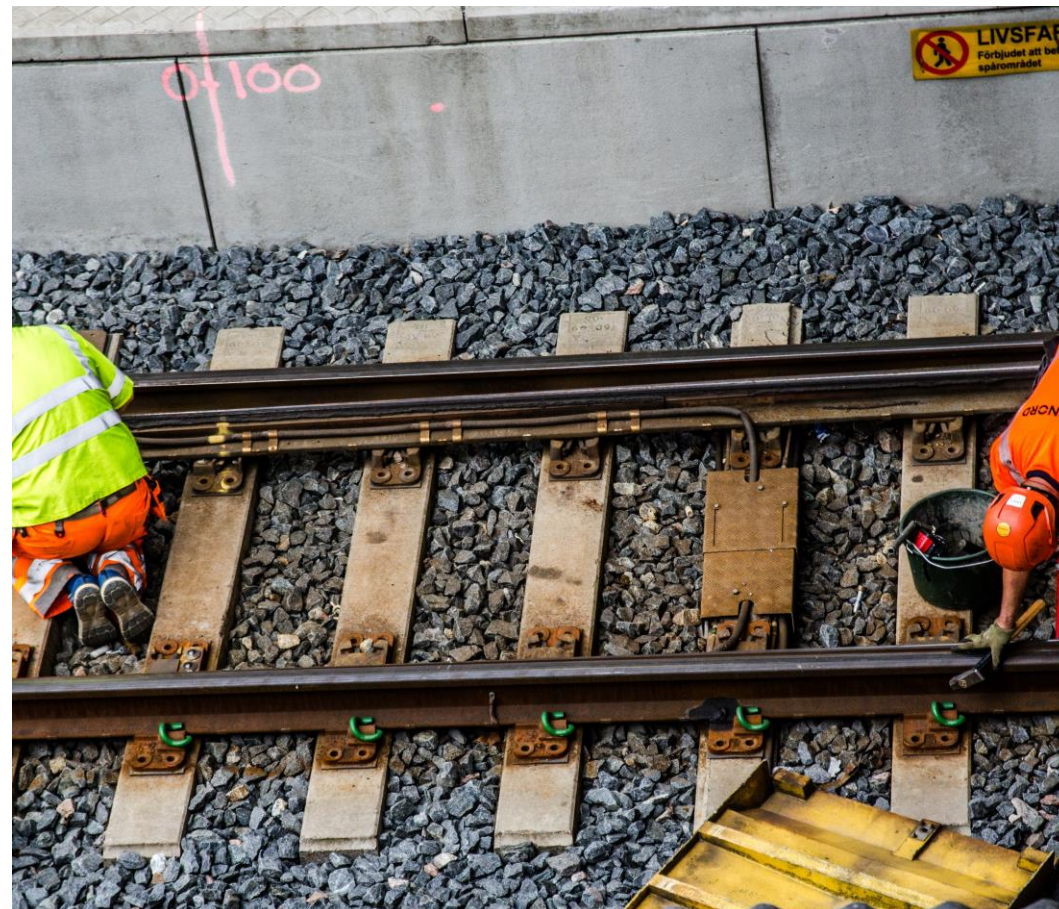
Säkerhet vs kapacitet

- Säkerhet ställer krav på sänkt hastighet och ibland avstängning av intilliggande spår vilket påverkar kapaciteten negativt.
 - Med riktlinjerna som har införts har fokus varit på att ta mer hänsyn till säkerhet.
 - Ett tydligt regelverk med framförhållning bidrar till stärkt säkerhet och arbetsmiljö både i det korta och långa perspektivet.
- Om regelverket följs ska ett mänskligt misstag inte leda till en skada. Det ska vara lätt att göra rätt.



Uppdrag

- Regelverk och arbetssätt som ger acceptabel risknivå mellan säkerhet i genomförande och framkomlighet.
- Förfrågningsunderlag och planeringsförutsättningar som skapar tydliga förutsättningar för arbeten i spår.
- Kompetensutveckla i och implementera uppdaterade regelverk och arbetssätt.
- Lösningar vilka klarar en föränderlig framtid.
- Nära samarbete med entreprenörer i projektarbetet.
- Löpande förankring hos järnvägsföretagen.



Tidslinje förändring av trafiksäkerhetsbestämmelser, samtliga SAS leveranser

Ansvar	Löpande	Sep 2023	Sep 2023 – maj 2025	Juni 2025	Juli – nov 2025	Dec 2025 – mars 2026	April 2026 – sep 2026	okt 2026 – maj 2027	2027 juni	
Ansvarig TRV	Behovs och krav-inhämtning	Prioritering av krav och beställning av utveckling		Beslut om remiss av utvecklade förslag	Etablering av ansvar för styrning, uppföljning	Fastställande av nya regler			Uppdaterade regelverk och arbetssätt är gällande	
Sponsor/ Utvecklingsteam			Utveckling av regelverk och arbetssätt i projektform							
Mottagare/ användare (Bl.a. Beställare och utförare av projekt)			Juni 2024 ska en 1:a "BETA version" kunna redovisas i vilken konsekvenser ska kunna utläsas		Inarbetning och dialog kring synpunkter	Synpunkter på utvecklade regelverk och arbetssätt	Utbildning lärare (140 st merpart privata)	Utbildning användare (6-8000 st)		
			Förberedelser inför förändringar och dess konsekvenser							Ett regelverk ska tillämpas!
			Dec 2024 info om bedömd påverkan på ansökan om tider i spår (BETA)	Vintern våren 2025 info om bedömd påverkan på upphandling och pågående kontrakt/projekt (BETA)						

Regelskrivning Spårdisposition

Regelskrivning

- Till sommaren är vi klara med instruktioner och plan för hur förstudien ska realiseras och implementeras beträffande regelverk.
- Det vi gör nu är att vi går igenom behov av ändringar
 - Beskriver
 - Analyserar
 - Tar ställning
 - Presenterar rekommendationer



Ändringsförslag

- Typ av spår som kan ingå i samma spårdisposition
 - Ett spårdispositionsområde ska inte begränsas av typen av spår där arbetet ska ske.
 - Som första steg planeras att ett spårdispositionsområde ska kunna omfatta huvudspår, anslutande signalkontrollerade sidospår (som kan iakttas och spärras av tågklararen) samt de sidospår som utgör skydd mot tågvägar.
- Ansvarig för spårdisposition ska finnas på plats
 - Inom ett område som disponeras för arbete (spårdisposition) ska inte ska få förekomma mer än en spårdisposition, med en huvudansvarig, som ska finnas på plats inom spårdispositionsområdet.
 - Ska skapa grundläggande förutsättningar för nödvändig gränsdragning mellan vad som är trafiksäkerhet resp. arbetsmiljö. Blir också grundläggande för tydliggörande av ansvar för byggherre resp. leverantör m.m.
- Arbetsform med enkel barriär för enklare arbeten
 - Arbete motsvarande dagens L-skydd (och de begränsningar som gäller för detta) ska fortsatt vara möjligt (som en "separat" verksamhet eller som en spårdisposition med begränsningar).
 - Fortsatt analys av hur problemen med sådana arbeten på linjeliknande avsnitt på driftplats ska hanteras.

Fortsättning ändringsförslag

- Begränsning av fordonsrörelser inom en spårdisposition
 - Fordonsrörelser inom ett område, som disponeras för arbete (spårdisposition), ska enbart få vara sådana som har förbindelse med orsaken till att spårdisposition har anordnats (arbete).
- Geografisk utsträckning/omfattning
 - En spårdisposition föreslås begränsas av trafikeringssystem. A-, D-, E- och L-skydd planeras att ersättas (med viss reservation för L-skydd enligt tidigare punkt), och inte ska ha några andra geografiska begränsningar.
- Slopa tågklararens övervakningsområde som begränsning för en och samma spårdisposition
 - Områdesindelningen för spårdispositionen ska inte begränsas av tågklararens övervakningsområde utan styras utifrån behoven som arbetet har.

Fortsättning ändringsförslag

- Ny förtydligad arbetsplan
 - Lösning på problemet med otydlighet i arbetsplaner vad gäller geografisk omfattning.
- Slopa hinderfrihetspunkt växel som gränspunkt för spårdisposition
 - Att gränspunkt ” hinderfrihetspunkt vid växel” tas bort som en normalt godkänd gränspunkt i framtida regelverk.
 - En ny form av begränsningspunkt kallad elsäkerhetspunkt tas fram.
- Arbete av/med spårfordon inom en spårdisposition
 - Användande av spårfordon vid arbete på banan inom ett område som är avstängt för trafik ska inte som idag begränsas av regler som gäller för färd i trafikerat spår och/eller begränsningar beroende var på banan som arbetet ska ske.
 - Avgränsade regler för fordonsrörelser för arbete inom avstängt spår ska skapa förutsättningar för ökad användning av spårfordon i stället för TSA,
- Arbete med spårfordon under färd motsvarande nuvarande spärrfärd
 - Ska fortsatt vara möjligt (dock inte inom en spårdisposition) – Arbete pågår med ev. uppdelning av nuvarande spärrfärd, den transporterande spärrfärden respektive den arbetande spärrfärden.

Tack!

