

Tillfällig ändring av TDOK 2016:0289

Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet

Beslut

Beslut om att begränsa användningen av tågvarning genom att tillåta tågvarning som skyddsform vid max sth 120 på enkelspår respektive sth 70 vid fler än ett spår samt att införa krav på dokumenterad riskbedömning vid egenförflyttning.

Ändringar i TDOK 2016:0289:

- 5.6. Tågvarning: Reglerna för tågvarning har uppdaterats till att Tågvarning inte användas då angiven hastighet är över 70 km/h, på linjen med enbart enkelspår medges 120 km/h
- 10.1. Egenförflyttning: Riskbedömningen för egenförflyttning ska dokumenteras.

Uppdaterad text i 2016:0289:

5.6. Tågvarning

Vid SoS-planering av arbete och besök ska alltid det säkrare skyddet eftersträvas t.ex. A-skydd och barriärer, exempelvis flaggspel och staket, mot intilliggande spår.

Tågvarning får t.ex. inte användas:

- då angiven hastighet* är över ~~150~~ 70 km/h, på linjen med enbart enkelspår medges 120 km/h
- vid otillräckliga siktsträckor
- där utrymme saknas utanför säkerhetszonen som utrymning kan ske till
- då varningsmetodiken inte kan nyttjas
- då utrymning sker över annat trafikerat spår än det där tågvarning sker.

Tågvarning genomförs i trafikerat spår. Personer och lätta arbetsredskap ska med säkerhet vara avlägsnade ur säkerhetszonen minst 15 sekunder innan ett

spårfordon passerar. Automatisk tågvarning kan kombineras med manuell tågvarning.

/.../

10.1. Egenförflyttning

Egenförflyttning ska om möjligt ske utanför säkerhetszonen.

För egenförflyttning i säkerhetszonen krävs minst behörigheten ”att enskilt vistas i spår”.

Den som genomför egenförflyttning i säkerhetszonen ska kontinuerligt bedöma riskerna och ha förflyttat sig ur säkerhetszonen minst 10 sekunder innan ett spårfordon passerar.

Vid egenförflyttning i säkerhetszonen är det inte tillåtet att utföra arbete eller att använda utrustning som kan störa uppmärksamheten.

Riskbedömningen ska minst omfatta följande punkter:

- Syftet med egenförflyttningen
- Banans sth på berörda spår
- Planerad utrymningsväg
- Utrymningstid ur säkerhetszonen, med 10 sekunders säkerhetsmarginal
- Behövlig minsta siktsträcka (åt båda håll)
- Trafikering på intilliggande spår.

Om riskerna bedöms vara för stora får inte egenförflyttningen genomföras i säkerhetszonen på den aktuella platsen.

Riskbedömningen för egenförflyttning ~~behöver inte~~ ska vara dokumenterad och ska medföras lokalt (fysiskt eller digitalt).

Beställare eller av denne utsedd representant ska vid anmodan delges aktuell riskbedömning.

Ändringen berör: Alla som berörs av TDOK 2016:0289.

Bakgrund

Beslutet har tagits fram med anledning av Transportstyrelsen föreläggande TSJ 2025-626. Förändringarnas syfte är att skyndsamt säkra att egenförflyttning i järnvägsanläggningen riskbedöms samt att skapa incitament för att ta ut erforderliga skydd. Detta görs genom att begränsa användningen av tågvarning genom att tillåta tågvarning som skyddsform vid max sth 120 på enkelspår respektive sth 70 vid fler än ett spår samt att införa krav på dokumenterad riskbedömning vid egenförflyttning. TDOK 2016:0289 *Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet* uppdateras regelbundet enligt rutinbeskrivning och processbeskrivning i TDOK 2016:0543 och TDOK 2016:0574 *Förvalta och utveckla trafiksäkerhetsbestämmelser*.

Angelägna behov att ändra regler kan uppstå mellan de ordinarie uppdateringstillfällena. Detta beslut innehåller sådana ändringar av TDOK 2016:0289 som bedöms behöva genomföras före den ordinarie uppdateringen. Med 'ändring' avses här även rättelser av och tillägg till regeltexterna. Ändringen markeras med gröna understrukna ord för tillagd text och med överstrukna röda ord för slopad text.

Samråd och sakgranskning

Beslutsförslaget har tagits fram av en särskilt utsedd arbetsgrupp inom VO UH och samråts internt inom VO UH samt förvaltningen av Trafikverkets Trafiksäkerhetsbestämmelser.

Riskhantering

Förändringen bedöms vara icke väsentlig och av riskminimerande karaktär. Det skulle kunna innebära att underhållsåtgärder inte kan utföras som planerat, men eventuella risker som uppstår till följd av detta bedöms hanteras av befintliga barriärer.

Konsekvensbeskrivning

En marginell ökad administration bedöms för riskbedömning av egenförflyttning.

Begränsningen av Tågvarning gör att det kan komma att krävas att mer kapacitet i anläggningen som tas i anspråk för arbeten. Det kan även bli ökad belastning på banarbetsplanering och trafikledning.

Kommunikation och implementering

Kommunikation av förändringen genomförs i samband med information kopplat till övriga åtgärder i föreläggande TSJ 2025-626.

Uppföljning

Uppföljning av att riskbedömning i samband med egenförflyttning dokumenteras sker i ordinarie uppföljning för APU och APK. Uppföljning av genomförda SOS-planeringar genom stickprov.

Marie Fridolin, PLjtj

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/53723, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-06-04, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Marie Fridolin, PLjtj Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.