

Resultatkonferens trafiksäkerhet järnväg 2024

Mentimeter – frågor och svar

Hur många utredningar av allvarliga händelser görs på de två respektive nivåerna per år?

Svar: Under 2023 gjordes det åtta B-utredningar och 511 A-utredningar.

Syns de identifierade riskerna som kopplas till Trafikverket i rapporter som skickas till Entreprenör?

Svar: Trafikverkets brister syns inte i slutrapport mot entreprenör utan sammanställs internt. Lyckligtvis är det få beställaranmärkingar där Trafikverket har brustit inom järnväg.

Anmäler Trafikverket alltid olyckor till Arbetsmiljöverket? Säkerställer Trafikverket att entreprenörer anmäler allvarliga händelser till Arbetsmiljöverket?

Svar: Trafikverket anmäler inte till Arbetsmiljöverket om det inte är egen personal som är inblandad i en olycka. Det är ett arbetsgivaransvar.

Går ni er utredningarna djupare vad gäller bakomliggande orsaker (tänker på t.ex. förutsättningar som kompetens/utbildning)?

Vi tittar på alla delar i vår utredning enligt ett MTO perspektiv (Människa-Teknik-Organisation). Där ingår även att bland annat titta på förutsättningar, utbildning och organisatorisk uppbyggnad.

Följer Trafikverket upp att entreprenören verkligen genomför de förändringar som finns i rapporten?

Svar: Vi distribuerar våra slutrapporter till våra projektledare som lyfter eventuella avvikelser på byggmöte med entreprenören för avvikelsehantering. Är det läge för uppföljning på arbetsplatsen kan arbetsplatsuppföljning i projekten tillämpas, annars sker det vid tills nästa arbetsplatskontrolltillfälle.

Följer ni upp och analyserar ni de inkomna APK-avvikelserna för att bedöma lämpliga åtgärder?

Svar: Vi har verksamhetssamordnare som samlar statistik från våra arbetsplatskontroller och där syns de vanligaste avvikelserna. De finns även tillgänglig för branschen.

[Arbetsplatskontroller \(APK\) - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/arbetsplatskontroller)

Jag har en åsikt kring föredraget från Viktor. Det pratas om TSA/TA, men man blandar in ordet ”fordon” i både bildspel och muntligen. Tycker det är viktigt att informera om rätt sak!

Svar: Just detta exempel är troligtvis en lifträlsbil som faktiskt är ett tvåvägs-spårfordon. Det finns TSA med mycket snarlik konfiguration. Mycket riktigt är benämningen arbetsfordon felaktig.

Hur säkerställer Trafikverket att tider i spår är tillräckliga för att kunna arbeta enligt säkerhetskraven?

Svar: Tider i spår är utifrån Byggherrens arbetsmiljöansvar utifrån AML 3 kap 7a§ som vi är i planeringsskedet av tider i spår.

Kan ni ändra i Menti så att man får ställa frågor som är längre än 200 tecken?

Svar: Det är tyvärr ingenting som Trafikverket kan åtgärda.

Många ärenden med entreprenörer i säkerhetszonen tycks "ha försvunnit" när vi järnvägsföretag vill få resultat från utredningen i ärenden vi rapporterat. Är det något Trafikverket arbetar med?

Svar: Tyvärr rapporteras inte alltid alla avvikelser och tillbud in av entreprenörerna och "försvinner" då ur statistiken.

Kan det vara en del till lösning att "uppgradera" TSA (tungt spårgående arbetsfordon) till järnvägsfordon?

Svar: I regel så går det inte. En del skulle kunna bli godkända för småfordon men den typiska TSA (tungt spårgående arbetsfordon) kan aldrig bli järnvägsfordon. Hastighet och kompetens på förare skiljer sig mycket och påverkar också.

Hur lång tid blir trafiken stoppad i exemplet med att rensa trumman?

Svar: Cirka 4–6 timmar.

Kan man komma åt statistiken i Trafikverkets synergi för att kunna analysera trender i säkerhet?

Svar: Absolut.

Absolut. Men det finns ett problem med hur olika delarna av myndigheten som hanterar Synergiärendet "kodar" i Synergi då man gör utsök. Det gör att statistiken inte alltid blir 100 procent rätt och tillförlitlig.

Hur samordnar Trafikverket arbetsmiljön mellan fasta verksamheter (Green Cargo) och arbeten i spår?

Svar: Just nu samordnas inte dessa sig i planeringsskedet vid ansökningar av tider i spår utan det avses göras på samordningsmötena.

Förr noterades "skydd för arbetande personal" på S10, ordern för hastighetsnedsättning. Sker inte det längre?

Svar: Det finns inget skäl för järnvägsföretagen att känna till anledningen till en hastighetsnedsättning. Hastighetsnedsättning på grund av arbeten finns som en arbetsmiljöåtgärd för den personal som arbetar i spåret, det är inte en varning för tåg att "se upp för arbeten". Som infrastrukturförvaltare har Trafikverket ett strikt ansvar gentemot järnvägsföretagen att se till att ett tåg säkert kan framföras på sin planerade rutt. Ett tåg varken kan eller ska kunna stanna för att ett spårarbete inte håller sig inom sitt område.

Vad ligger till grund när Trafikverkets beslutar vilken som blir BAS U på område med 2 entreprenörer?

Svar: Det är byggherrarna, PL, som samtalar om vilken som skall vara byggherre och vidare Bas-P och Bas-U. Det ska framgå i en överenskommelse.

Hur jobbar Trafikverket för att bli bättre med att överenskommelser är klara i upphandlingsskedet?

Svar: Genom att utveckla hanteringen inom byggherrens ansvar vid planering av olika projekt och identifiera vilka som måste skapa överenskommelser. Genomför utbildning av utsedda roller inom TRV.

Får vi ta del av alla presentationer efteråt?

Svar: Kontakta trafikskadetjarnvag@trafikverket.se vid önskemål om specifikt material.

Kan svårigheten att få tider i spår göra att det slarvas med att söka skydd?

Svar: Ja det kan medföra att det slarvas med uttag av rätt skyddsåtgärder, därav är det viktigt att rätt förutsättningar skapas i ett tidigt skede för att eliminera problematiken.

Samverkar Trafikverket med Arbetsmiljöverket i SAS projektet, om inte, varför?

Svar: Ja, vi samverkar med frågor inför kommande regelverk. (Projekt SAS - säkrare arbeten i spår.)

Men handlar det egentligen inte om att alla /ALLA behöver respektera det regelverk som finns?

Svar: Handlar framförallt om att det behöver finnas regler som är möjliga att följa.

Kommer det tas fram lokala skydds- & ordningsregler för fasta driftställen (rangerbangård/stationer)?

Svar: Skydds- och ordningsregler är enligt Arbetsmiljöverket hantering och ska finnas i en arbetsmiljöplan, som är byggherrens ansvar.

Ett järnvägsföretagen ska väl kunna lita på att transport på tilldelad kapacitet kan ske på ett säkert sätt. Det vil säga arbeten på intilliggande spår ska helt enkelt inte inkräkta på trafikerat spår.

Svar: Självklart ska de det.

APK hittar tyvärr bara de som har tagit ut ett skydd. De som inte tagit ut skydd går under radarn.

Svar: Vi har olika system och kontaktnät för att hitta arbeten i anläggningen, även direktplanerade arbeten som felavhjälpning. Förplanerade arbeten är oftast lättare att hitta.

Hur hanteras arbetsmiljörisker som är kopplat till de fasta verksamheterna? (Kem-laster, ogräsbekämpning)

Svar: De ska uppfylla de skydds- och ordningsregler som gäller för Trafikverket utifrån Arbetsmiljöplanen, som är byggherrensansvar. Om det är utifrån miljöhantering så ska de uppfylla ställda krav Trafikverket hantering för att bedriva verksamhet.

Vore det inte bra att Arbetsmiljöverket fanns med i resultatkonferensen just med tanke på att så mycket handlar om arbetsmiljö

Svar: Tack för inspel, vi tar med frågan till nästa konferens.