



# Temainspektion, färder och arbeten år 2005





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING .....	5
2	SUMMARY .....	7
3	BAKGRUND .....	9
4	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR .....	10
5	GENOMFÖRANDET.....	11
6	RESULTAT .....	12
6.1	Banverkets regioner.....	12
6.1.1	Östra banregionen .....	12
6.1.2	Mellersta banregionen .....	12
6.2	Banverket Produktion.....	14
6.2.1	Samtal med biträdande platschef service.....	15
6.2.2	Samtal med arbetsledare, el .....	15
6.2.3	Samtal med arbetsledare, banan.....	16
6.2.4	Kontroll av vagnuttagning/växling med spårriktare.....	16
6.2.5	Kontroll av vagnuttagning.....	17
6.3	Projektenheten Tegelbacken .....	17
6.4	Svensk Banproduktion.....	17
6.4.1	Samtal med säkerhetschef och trafikchef.....	18
6.4.2	Samtal med arbetsledare/biträdande platschef.....	19
6.4.3	Samtal med lagbas/biträdande platschef.....	20
6.4.4	Kontroll av A-arbete .....	21
6.5	Carillion Rail AB.....	21
6.5.1	Samtal med platschef.....	22
6.5.2	Kontroll av A-arbete .....	23
6.6	Banverket Trafik .....	23
6.6.1	Samtal med Tågtrafikledningen i Stockholm, säkerhetshandläggare.....	23
6.6.2	Tågtrafikledningen i Gävle .....	24
7	ANALYS .....	25

7.1	Banverkets regioner.....	25
7.2	Banverket produktion.....	26
7.3	Svensk Banproduktion AB.....	27
7.4	Carillion Rail AB.....	28
7.5	Banverket Trafik.....	29
8	SLUTSATSER.....	31
9	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER.....	32

# Temainspektion, färder och arbeten

Rapport från Järnvägsstyrelsens granskning  
Färdigställd i oktober 2006

## 1 SAMMANFATTNING

Under september och oktober 2005 kontrollerade Järnvägsstyrelsen genom en temainspektion om regler och system utvecklats för att kraven i gällande föreskrifter uppfylls för färder och arbeten inom Banverket, Carillion Rail Sverige AB samt Svensk Banproduktion AB. I uppdraget ingick även att se på om det utökade antalet entreprenörer som utför underhåll och nybyggnation har påverkat trafiksäkerheten.

En jämförelse med den temainspektion som genomfördes år 1999 visar på ett liknande resultat men det finns även områden där man kan se en viss förbättring. Eftersom det på järnvägsmarknaden de senaste åren skett en stor förändring med betydligt fler aktörer som utför både underhåll och nybyggnation av spåranläggningar kräver det en kvalitet i både upphandling och uppföljningsprocesser för bland annat Banverket, Carillion Rail Sverige AB och Svensk Banproduktion AB. Fortfarande förekommer brister inom vissa områden vilket har framkommit vid besök under temainspektionen. Om detta beror på att det finns fler entreprenörer som utför arbeten i spåranläggningar är inte klarlagt men det finns indikationer som tyder på detta. Järnvägsstyrelsen ser en klar risk för att olyckor och tillbud kan komma att inträffa, gällande färder och arbeten, om man inte följer de myndighetskrav och även egna interna föreskrifter som vilar på respektive infrastrukturförvaltare och Järnvägsföretagare. En fungerande säkerhetsstyrning enligt BV-FS 1996:1 är en grundförutsättning för att trafiksäkerhetsarbetet skall fungera på ett tillfredställande sätt.

Järnvägsstyrelsen lämnar följande förslag till åtgärder:

- Banverkets besökta regioner, Carillion AB och Banverket Produktion ska intensifiera arbetet med uppföljning och interna revisioner av trafiksäkerheten för att upptäcka och korrigera brister i trafiksäkerhetsarbetet.
- Banverkets besökta regioner, Svensk Banproduktion och Carillion AB skall revidera och implementera sina säkerhetsordningar efter järnvägslagen 2004:519, samt föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning.
- Banverkets besökta regioner, Banverket Produktion, Carillion AB och Svensk Banproduktion AB skall säkerställa att alla i trafiksäkerhetstjänst nås och förstår innebörden av de dokument som berör dem i trafiksäkerhetsarbetet.

- Banverkets besökta regioner, Banverket Produktion, Carillion AB och Svensk Banproduktion AB ska medverka till att förplanering av arbeten och färder förbättras.
- Svensk Banproduktion AB ska tillse att kalibreringsrutiner för mätutrustning förbättras och fastställs.

## **2 SUMMARY**

### **Special inspection, transport and works. Report of Swedish Rail Agency Inspection. Completed, October 2006**

In September and October 2005 the Swedish Rail Agency carried out a special inspection to check whether rules and systems have been developed to ensure compliance with the requirements of the relevant regulations concerning transport and works in Banverket, Carillion Rail Sverige AB and Svensk Banproduktion AB. The assignment also included considering whether the rise in the number of contractors engaged in maintenance and building works has affected rail safety.

A comparison with the special inspection carried out in 1999 shows similar results, but there are also areas where some improvement may be seen. As there has been a big change in the rail market in recent years, with more companies carrying out both maintenance and building of track systems, quality is essential in both the purchasing and the monitoring processes of Banverket, Carillion Rail Sverige AB, Svensk Banproduktion etc. The fact that there are still failings in certain areas has emerged from a number of visits in the course of the special inspection. Whether this is because there are more contractors working on track has not been established, but there are indications that it may be so. The Swedish Rail Agency sees a definite risk of accidents and incidents occurring in connection with transport and works if the official requirements are not observed and also if internal regulations affecting the infrastructure manager and the rail operator concerned are not complied with. An effective safety control in accordance with BV-FS 1996:1 is a precondition for satisfactory rail safety work.

The Swedish Rail Agency proposes the following measures.

- Those regions of Banverket that have been visited, Carillion AB and Banverket Produktion should intensify their work on monitoring and internal auditing of rail safety in order to discover and correct failings in rail safety work.
- Those regions of Banverket that have been visited, Svensk Banproduktion and Carillion AB should review and implement their safety systems in accordance with official requirements.
- Those regions of Banverket that have been visited, Banverket Produktion, Carillion AB and Svensk Banproduktion AB should ensure that all people employed in rail safety positions are reached by and understand the importance of the documents that affect them in rail safety work.
- Those regions of Banverket that have been visited, Banverket Produktion, Carillion AB and Svensk Banproduktion AB should assist in improving advance planning of works and transport movements.

- Svensk Banproduktion AB should ensure that calibration procedures for measuring equipment are improved and verified.



### 3 BAKGRUND

Färder och arbeten i samband med underhåll och nybyggnation av järnvägsinfrastruktur sker i en mycket stor omfattning. Risken att göra misstag vid olika rörelseformer och arbeten finns eftersom tiden ofta är begränsad och kan vara en utlösande faktor för att olyckor och tillbud inträffar. Arbeten och färder vid större arbeten sker mestadels där flera anordningar finns på samma sträcka och där samrådsförfarande skall utväxlas. Eftersom många personer och i vissa fall olika entreprenörer är inblandade vid dessa arbeten finns risk för missförstånd. En viktig del är även att utrustning för kommunikation fungerar så att kontakt med trafikledning och andra anordningar kan upprätthållas. En annan viktig faktor är även att planering av tilltänka färder och arbeten förplaneras och sker enligt gällande regler. Detta medför att trafikledning och utföraren får rätt information och har tid på sig att förbereda sig vilket minskar risken för att stressmoment uppstår.

Olyckor och tillbud inträffar årligen inom detta område som tyder på bristande efterlevnad av lagar, föreskrifter och interna regler. Järnvägstyrelsen har dock inte sett någon trend på att antalet olyckor och tillbud ökat gällande färder och arbeten.

En temainspektion i samma ämne genomfördes år 1999 av dåvarande Järnvägsinspektionen. I en rapport (tillsynsrapport 1999:7) konstaterade Järnvägsinspektionen brister på följande punkter:

- Internkontrollsystem saknas eller är bristfälliga.
- System för förvaring/arkivering av S1 och S2 blanketter och böcker saknas hos många.
- Enhetligt system saknas för spridning av föreskrifter.
- Brister upptäcktes när det gäller ifyllandet av S1 och S2 blanketter som tyder på otillräcklig internkontroll och säkerhetsmedvetande.

För att kontrollera hur trafiksäkerhetsarbetet fungerar idag inom rubricerat område och följa upp huruvida man åtgärdat de brister som upptäcktes vid den temainspektionen som genomfördes år 1999 beslutade GD för Järnvägstyrelsen att en temainspektion skulle genomföras under hösten 2005. För genomförande av inspektionen utsågs Lars Wikström (sammanhållande) och Lars Flood.

## 4 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR

Temainspektionen har inriktat sig på att kontrollera hur infrastrukturförvaltarna och anlitate Järnvägsföretagare har upprättat system för att olyckor och tillbud inte skall inträffa vid färder och arbeten. Kontroll har genomförts mot:

- Planering av färder och arbeten
- Dokumentation
- Genomförd utbildning och fortbildning
- Revisioner och uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet.

Järnvägsstyrelsen besökte några utvalda arbetsplatser i landet där olika entreprenörer arbetar med spårunderhåll och nybyggnation. Inriktningen var att besöka några som nyligen fått tillstånd för att bedriva verksamhet på statens spåraneläggning. Ett exempel på dessa är Svensk Banproduktion AB. Järnvägsstyrelsen har besökt BV-Trafik för att kontrollera hur de upplever att planeringen av arbeten och färder fungerar. Järnvägsstyrelsen har även besökt företag som sedan tidigare är väl etablerade inom järnvägsmarknaden såsom Banverket produktion och Carillion Rail AB. Ett par regioner inom Banverket har besökts för att se hur de har styrt upp sin trafiksäkerhet inom berört område samt hur de inom ramen för sitt internkontrollarbete följer upp verksamheten.

Eftersom arbeten planeras i banupplåtelseavtal (BUA) som kommer ut några veckor innan de verkställs har Järnvägsstyrelsens begärt att få ta del av några avtal. Dessa har sedan legat till grund för vilka platser som besöktes.

Järnvägsstyrelsen hade i sin verksamhetsplanering för år 2005 planerat att en inspektion skulle genomföras mot entreprenörer som utför spårunderhåll. Eftersom temainspektionen har gått in på dessa områden ingår även detta uppdrag i denna granskning.

## 5 GENOMFÖRANDET

Temainspektionen genomfördes under september och oktober månad 2005.

Följande infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagare besöktes under temainspektionen:

- Banverkets Mellersta banregion
- Banverkets Östra banregion, banområdet Stockholm
- Banverket produktion
- Svensk Banproduktion AB
- Carillion Rail Sverige AB
- Banverket trafik i Stockholm och i Gävle

Under temainspektionens genomförande har Järnvägsstyrelsen fått ett trevligt och öppet bemötande från alla besökta enheter. Det gäller både personal i ledande ställning samt den personal som inspektörerna träffade under de verifikationer som Järnvägsstyrelsen gjorde ute på arbetsplatser.

## 6 RESULTAT

### 6.1 Banverkets regioner

Under denna rubrik finns samlat de iakttagelser som gjordes i samband med besöken på Banverkets Östra- och Mellersta banregionerna. Järnvägsstyrelsen har besökt trafiksäkerhetshandläggare och trafiksäkerhetssamordnare för att få en uppfattning om hur man arbetar med att styra upp trafiksäkerhetsarbetet vid upphandlingar av entreprenader och hur man följer upp trafiksäkerhetsarbetet.

#### 6.1.1 Östra banregionen

Östra banregionen har till största delen Svensk banproduktion som underhålls-entreprenör. Man har indelat det geografiska området i tre banområden varav Stockholms banområde besöktes.

Vid upphandlingar av underhålls-entreprenörer och entreprenörer för nybyggnation av spår granskas underlaget för entreprenaden. Där ställs krav på rätt kompetens, att personalen är hälsokontrollerad, samt att fordon är besiktade och godkända. Trafiksäkerhetshandläggaren deltar i detta arbete. Man har krav på att om underentreprenören i sin tur tar in en entreprenör skall den godkännas av regionen. Man har även krav på att entreprenören skall rapportera avvikelser i verksamheten. När det gäller Svensk Banproduktion har de ett eget system för att rapportera avvikelser.

Banregionen utger interna föreskrifter som skall delges entreprenörerna. Järnvägsstyrelsen fick under besöket del av Östra banregionen säkerhetsordning. Den var inte uppdaterad sedan 2002-07-01. I säkerhetsordningen finns hänvisningar till järnvägssäkerhetslagen och till BV-FS 1995:2 som inte längre gäller. I föreskriften finns även Järnvägsinspektionen omnämnd. Enligt säkerhetsordningen skall en regional föreskrift gälla max ett år.

Banområdet utför sporadiska uppföljningar men inte i den utsträckning som man tänkt sig. Man uppger att ambitionen finns att införa planerade arbetsplatskontroller. För uppföljning av personal i trafiksäkerhetstjänst finns särskilda checklistor framtagna. Säkerhetshandläggaren uppger att han inte alltid använder dessa listor eller överhuvudtaget antecknar något. Upptäckt brist korrigeras oftast på plats. Trafiksäkerhetshandläggaren uppger att det förekommer brister i hanteringen av S1 och S2 blanketter.

#### 6.1.2 Mellersta banregionen

*Samtal med trafiksäkerhetssamordnare*

Mellersta banregionen har för ett halvår sedan genomgått en omorganisation där man slopat banområdena och centraliserat verksamheten till banregionen i Gävle.

För att få verksamheten att fungera under ett övergångsskede har man behållit den geografiska indelningen för regionens trafiksäkerhetshandläggare. Idag finns dock alla trafiksäkerhetshandläggare samlade under samma chef vilket enligt trafiksäkerhetssamordnaren innebär att man kan arbeta på ett mer konstruktivt sätt.

Mellersta banregionen har Banverket produktion som sin stora underhålls-entreprenör.

Trafiksäkerhetssamordnaren saknar en funktionsbeskrivning men enligt chefen för enheten är dessa på gång att utformas. Trafiksäkerhetssamordnaren uppger att hans arbete består i att samordna säkerhetsarbetet inom regionen där det bland annat ingår att planera uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet, utbildningsinsatser etc. Trafiksäkerhetssamordnaren är även handläggare för de regionala föreskrifter som styr trafiksäkerhetsarbetet.

Samordnaren deltar i viss mån i upphandlingsprocesserna där man använder sig av ett underlag som finns i ett dokument som är benämnt FO 2000. Enligt samordnaren finns det i dokumentet krav på personal som skall arbeta i trafiksäkerhetstjänst. Bland annat finns det angivet krav på kompetens, hälsoundersökningar, fordonsbesiktning etc.

Trafiksäkerhetshandläggarna gör enligt en fastställd plan uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet inom regionen. Planen har inte kunnat följas fullt ut på grund av trafiksäkerhetshandläggarnas stora arbetsbelastning. Uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet dokumenteras på en särskilt utformad blankett. Trafiksäkerhetssamordnaren sammanställer uppföljningarna år från år för att se trender i de olika moment som berör säkerhetsarbetet. Statistiskt underlag finns framtaget till och med år 2002. 2003 och 2004 års uppföljningar har inte sammanställts på grund av stor arbetsbelastning under omorganisationsfasen. De största bristerna finner man i hur personalen säkerhetsplanerar sina arbeten. Ser man på statistiken ser man även att det finns stora brister i planering av färder enligt blankett S1. Om antalet uppföljningstillfällen minskat eller ökat under de två senaste åren hade trafiksäkerhetssamordnaren ingen uppfattning om eftersom han inte utvärderat uppföljningar gjorda för år 2003 och 2004.

Inga revisioner av trafiksäkerhetsarbetet har genomförts under de två senaste åren inom regionen. Det skall tas fram en revisionsplan för år 2006. Regionchefen som nyligen tillträtt sin tjänst har ställt krav på detta.

Mellersta regionen har en säkerhetsordning som är uppdaterad under detta år. Det finns ett antal regionala föreskrifter som förutom de som är utgivna av Banverkets huvudkontor styr trafiksäkerhetsarbetet. I dessa finns det angivet att de skall delges entreprenörer vid upphandling. Regionala föreskrifter finns bland annat för lokalplatskännedom, avvikelshantering och olycksrapportering. Trafiksäkerhetssamordnaren uppger att det skiljer sig hur man hanterar besiktning och kontroll av arbetsredskap. Det skiljer sig mellan olika regioner eftersom Banverket på central nivå inte kommit ut med någon föreskrift som gäller för hela Banverket. Detta kan ställa till problem för entreprenörer eftersom de ofta arbetar runt om i landet för olika regioner.

Enligt trafiksäkerhetssamordnaren finns det inga interna krav inom Mellersta banregionen på att arkivera ifyllda färd och arbetsböcker. Man har dock för avsikt att vid framtida revisioner och kontakter med entreprenörer se om man skall ställa krav på detta.

#### *Samtal med en trafiksäkerhetshandläggare*

Trafiksäkerhetshandläggaren uppger att man inom regionen har genomfört en omorganisation men man har behållit de geografiska områdena för handläggarna som till antalet är fem stycken.

Han har inte fått någon egen funktionsbeskrivning, men hans arbetsuppgifter består bland annat av att arbeta med trafiksäkerhet, utbildning samt uppföljning.

Vid upphandling av entreprenörer är trafiksäkerhetshandläggarna med och kontrollerar att de uppfyller ställda krav som exempelvis att de har rätt kompetens och att de är hälsokontrollerade. Om Banverket produktion i sin tur tar in underentreprenörer skall Mellersta banregionen kontrollera att rätt krav är ställda. Om entreprenörer har egna fordon kontrolleras att fordonet uppfyller Banverkets krav.

Trafiksäkerhetshandläggaren uppger att det inte finns någon förteckning av entreprenörer som anlitas av Mellersta Banregionen.

Han var osäker på vilka föreskrifter förutom BVF 900 som personal som arbetar i trafiksäkerhetstjänst skall ha tillgång till. Han kontrollerar inte detta vid de uppföljningar han utför i verksamheten.

Mellersta banregionen har en säkerhetsordning daterad 2005-03-15. Trafiksäkerhetshandläggaren var osäker vad en säkerhetsordning står för och dess innehåll. Han hade svårigheter att ta fram dokumentet.

Trafiksäkerhetshandläggaren deltar i planeringsmöten där man går igenom trafiksäkerhetsarbetet. Han uppger att tidigare fick inhyrd personal utbildning i lokal-kännedom genom banregionens försorg, men idag sköts detta arbete genom Banverket produktion i egen regi. När annan entreprenör hyrs in genomför Banregionen utbildning inom detta område.

Banverkets Mellersta Banregion har inget krav på att förbrukade färd och arbetsböcker skall lämnas in för arkivering. Detta gäller även när man fyllt i en blankett S16.

Vid uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet kontrollerar handläggaren att personalen fyllt i färd och arbetsböcker och S16 på ett korrekt sätt. Man kontrollerar även att personalen skyddat arbetsplatsen på föreskrivet sätt.

## **6.2 Banverket Produktion**

Under denna rubrik finns sammanfattat de samtal och inspektioner som genomfördes på Banverket Produktion i Stockholmsområdet. Järnvägsstyrelsen har träffat platschefer, arbetsledare samt genomfört verifikationer ute i verksamheten.

### 6.2.1 Samtal med biträdande platschef service

Enheten arbetar med spårunderhåll på entreprenad åt Banverket Östra banregion samt banområdet i Stockholm.

Den biträdande platschefen uppger att det är Banverkets banområde Stockholms trafiksäkerhetshandläggare som planerar säkerhetsupplägget för enheten. Banverket produktion har ett internt arbetssätt gällande hur man fyller i säkerhetsblanketter S1 och S2. Detta tar man upp på den årliga säkerhetsfortbildningar av personal.

Banverket produktion har en förteckning över personalens kompetens samt att de är hälsokontrollerade.

Platschefen uppger att uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet skall ske regelbundet, men han anser att tiden idag inte räcker till för detta arbete. Han uppger att det inte finns reglerat hur ofta uppföljning skall genomföras. Protokoll från uppföljningar skall sändas till kompetensorganisationen där de ska arkiveras. Hur man utvärderar dessa uppföljningar kunde han inte redogöra för.

Enheten har beslutat att det alltid skall finnas en arbetsledare i tjänst i samband med planerade nattarbeten. Arbetsledaren har bland annat i uppgift att utföra kontroller avseende säkerhetsplanering av färder och arbeten enligt säkerhetsblanketter S1 och S2.

Om det händer en olycka eller tillbud till olycka skall det rapporteras till företagsledningen som sedan rapporterar in detta i det databassystem "Synergi". Arbetsledningen skall även följa upp att åtgärder vidtas.

Det är platschefens ansvar att i upphandlingar se till att dokumentstyrningen fungerar i en entreprenad och att denne får del av de föreskrifter som skall tillämpas i trafiksäkerhetsarbetet. När det gäller nya föreskrifter inom Banverket kommer de honom tillkänna med att Banverkets huvudkontor utger nyhetsbrev. Biträdande platschef är osäker på hur man i organisationen ser till att operativ personal har den dokumentation som är föreskriven. Han medger att man internt har brister i att kontrollera om föreskrifter är uppdaterade och att personalen sorterar ut och slänger föreskrifter som inte längre gäller. Han har en känsla att flödet av föreskrifter minskat efter det att man påbörjat TRI-projektet.

### 6.2.2 Samtal med arbetsledare, el

Arbetsledaren planerar arbeten på beställning från Banverket region Öst. Planering av arbeten sker i PAS (intern databas) och när planeringen är klar sänder man den till infrastrukturförvaltaren. Arbetsledaren har dagligen i sitt arbete kontakt med Banverket Trafik. Enheten har i nuläget några större projekt bland annat ett som berör signalförtätning på centralstationen (Södra Station).

För de större projekten finns framtaget projektpärmar. Om man tar in underentreprenörer vilket förekommer, planerar arbetsledarna arbetet och faxar säkerhetsblanketter S1 och S2 till entreprenören. SOS-planering skall alltid göras.

Hur man kontrollerar upp entreprenörer innan man upphandlar en tjänst visste inte arbetsledaren. Bland annat vet han inte hur man säkerställer att entreprenören har

rätt dokumentation för sitt trafiksäkerhetsarbete. Han tror att detta är platschefens ansvar.

Arbetsledaren uppger att han har en delegering från sin närmaste chef. Han var osäker på om det fanns en senare utgåva av den delegering som uppvisades för Järnvägsstyrelsen. Arbetsledaren var osäker på delegeringens innehåll. Han kände inte till vem som har det yttersta ansvaret för den personal han är arbetsledare för. Han tror att det är platschefen som bär detta ansvar.

För uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet har man i en intern föreskrift angivit att man kontinuerligt skall följa upp trafiksäkerhetsarbetet. Arbetsledaren uppger att han inte hinner med att följa upp trafiksäkerhetsarbetet i den omfattning som förskrivs. Uppföljningarna skall genomföras tillsammans med platschefen.

Arbetsledaren uppger att det brister i den rutin som skall tillämpas för inlämnande av färd och arbetsböcker. Dessa ligger oftast kvar på arbetsfordon och i personalrummen.

Arbetsledaren var även osäker på vilka föreskrifter en tillsyningsman för A-arbete eller fordonsfärd skall ha tillgång till.

### **6.2.3 Samtal med arbetsledare, banan**

Det är arbetsledningen som förplanerar säkerheten kring arbeten efter banan. Innan man sätter igång ett arbetspass har man en genomgång med den personal som skall tjänstgöra.

Det är arbetsledningen som har ansvar för att personalen får rätt förutsättningar för att arbetet blir utfört på föreskrivet sätt. Det är inte vanligt förekommande att personalen direktplanerar arbeten ute på linjen, men det kan förekomma vid akuta arbetsinsatser.

För att rapportera avvikelser finns en brevlåda uppsatt i personallokalen där man kan lämna in rapporter.

Om personalen är osäker på något som berör trafiksäkerheten kan man fråga arbetsledaren eller trafiksäkerhetshandläggaren inom sitt arbetsområde.

Vid besöket kontrollerades även ett A-arbete. Tillsyningsmannen hade korrekt ifylld S2-blankett. Arbetslaget hade även satt upp hindertavlor på ett föreskrivet sätt.

### **6.2.4 Kontroll av vagnuttagning/växling med spårriktare**

Järnvägsstyrelsen besökte ett arbetslag som skulle ut med en spårriktare. Arbetslaget tillhör Banverket produktion Maskinpoolen.

Säkerhetsblankett S1 var korrekt ifylld i enlighet med den föreskrift som företaget tillämpar.

Det senaste besiktningsprotokollet samt besiktningsdekal fanns på fordonet. Anmärkningar i besiktningsprotokoll var åtgärdade och kvitterade av den som utfört arbetet.



I fordonet fanns en bromsföreskrift (SJF 312) av gammal utgåva.

Personalen hade tillgång till linjeböcker för aktuell sträcka. När det kommer ut ett ändringstryck sänder man personliga exemplar till var och en.

Enligt personalen på spårriktaren lämnas färd och arbetsböcker som är förbrukade in för arkivering. Personalen har dock inte fått någon förklaring varför dessa böcker skall sparas.

### **6.2.5 Kontroll av vagnuttagning**

Järnvägstyrelsen kontrollerade en vagnuttagning bestående att ett lok med efterföljande vagnar lastade med makadam. Vagnuttagningen var beställd av Svensk banproduktion men järnvägsföretagare för transporten var Banverket produktion.

Tillsyningsmannen hade en S1 som var korrekt ifylld.

Personalen på vagnuttagningen hade inte med sig linjebok för aktuell sträcka. Säkerhetsblankett S16 fanns att tillgå på loket.

Personalen hade inte heller med sig föreskrift för säkerhetssyn av vagnar. De uppger att de har fått ut föreskriften men lämnat kvar den hemma.

Dragfordonet saknade senaste besiktningsprotokoll. Dekal fanns dock på loket som visar att fordonet var godkänt vid den senaste besiktningen.

Enligt manual för klargöring av loket innan det skall tas i drift skall man kontrollera skadeblock för fordonet. Något skadeblock kunde inte uppvisas.

Vid kontroll av vagnar framkom att en vagn hade kraftigt utanpåliggande bromsblock. Vagnens bromssystem var inte avstängd eller skadekortad. Vilken norm som gäller var personalen osäker på. På loket saknades kort ”tryckluftbromsen felaktig”.

Föraren visade upp körkort som visar vilka behörigheter han har i trafiksäkerhetstjänst.

## **6.3 Projektenheten Tegelbacken**

Järnvägstyrelsen samtalade med en bygglédare och en trafiksäkerhetssamordnare.

Projektgruppen ”Tegelbacken” utför på uppdrag av Banverket Östra banregionen ombyggnation av Tegelbacken. Projektledarna får nyhetsbrev via e-post nya och uppdaterade föreskrifter. Projektet utför inga egenkontroller gällande S1-S2 blanketter, men ambitionen finns. Man har möten varje måndag där det är mycket fokusering på säkerhet. Man har även startat upp ett forum med tyngdpunkt på riskanalys och riskbedömningar. I upphandlingsprocessen arbetar man med säkerhetsplaneringen.

## **6.4 Svensk Banproduktion**

Vid inspektionstillfällena träffade Järnvägsstyrelsen säkerhetschef, trafikchef, platschefer. Dessutom genomfördes verifikation ute på arbetsplats.

#### 6.4.1 Samtal med säkerhetschef och trafikchef

Säkerhetschefen har en utpekad roll som samordnare inom företaget i trafiksäkerhetsfrågor. Han har inget personalansvar och arbetar i staben direkt underställd vd. Han ingår även i ledningsgruppen.

Trafikchefen har personalansvar och är den person som får utge föreskrifter för trafiksäkerhetsarbetet.

Enligt säkerhetschefen har Svensk banproduktion växt i omfattning under de senaste åren. Företagsledningen sitter i Sickla och har idag verksamhet i stora delar av landet. Man har för närvarande ca 350 personer anställda. Svensk banproduktion har tillstånd som järnvägsföretagare på statens spåranläggning. För entreprenaden på SL kör man på SL:s tillstånd. Man har egna fordon som man under den senaste tiden köpt in. Bland annat har man spårriktare och vagnar för materialtransporter. Svensk banproduktion har inga egna lokförare för trafikutövning som tåg utan endast de som kan framföra vagnuttagningar.

Svensk banproduktion arbetar efter ett internt kvalitetssystem benämnt "BanQ" Systemet sattes igång år 2001 och man har fått synpunkter på att systemet inte är användarvänligt.

De dokument som används i trafiksäkerhetsarbetet finns registrerade i en databas som är benämnt Lotus. Företaget har en säkerhetsordning där det finns en förteckning över dokument som skall tillämpas för trafikutövning på statens spåranläggning. I dokumentet saknas föreskrifter för säkerhetssyn av godsvagnar. Enligt trafikchefen har det varit svårt att få tag på dokument som reglerar denna hantering. Man har dock fått tag på en utgåva som man delgivit berörd personal. I förteckningen finns inte angett vilken utgåva som gäller för respektive dokument. Säkerhetschefen uppger att förteckningen enbart är en rekommendation på dokument som skall tillämpas. Trafikchefen uppger att det förekommer att det kommer ut nyutgåvor av föreskrifter från Banverket där man inte i ett försättsblad meddelar vilka ändringar som införts. Senast gällde det ett dokument som heter BVF 923. Både säkerhetschefen och trafikchefen upplever att dokumentfloran idag är alldeles för stor när det gäller infrastrukturförvaltarnas dokumentation.

Alla föreskrifter finns tillgängliga för personalen i databasen. En utbildning är genomförd hur man hanterar systemet och hur man söker fram de dokument man skall ha del av. De föreskrifter som man får ut i personliga exemplar kvitteras när de mottas av berörd personal.

All uppföljning utförs av säkerhetschefen. Man har funderingar på att lägga över viss del av uppföljningen på platschefer och arbetsledare. Anledningen till detta är som tidigare nämnts att företaget växer i omfattning och att verksamheten geografiskt är omfattande. Säkerhetschefen genomför ett stort antal uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet under varje år. Som hjälpmedel för att få en struktur i sitt arbete använder han sig av checklistor. Materialet sammanställs i månadsrapporter som dras inför ledningsgruppen. Han uppger att de vanligaste avvikelserna som förekommer är relaterat till säkerhet och skyddsplanering.

Svensk banproduktion har inget krav på att förbrukade färd och arbetsböcker skall sparas.

I databasen finns all registrering av personalens kompetens och hälsokontroller. Registret sköts från huvudkontoret i Sickla. Säkerhetschefen uppger att han efter uppföljningar har som vana att kontrollera i registret att uppföljd personal har genomfört fortbildning inom föreskriven tid och att de är hälsoundersökta efter gällande myndighetskrav. Han kontrollerar även upp underentreprenörer med att han begär in intyg på kompetens och hälsostatus. Dessa uppgifter begärs alltid in vid upphandlingar men han vill ändå alltid ha en kontroll direkt gentemot entreprenören.

I databasen SOS-planerar man allt arbete och där kan arbetsledningen gå in och kontrollera att planeringen är korrekt utförd. För planeringen finns checklistor för de olika infrastrukturförvaltare man arbetar åt.

Säkerhetschefen uppger att han deltar i gemensamma möten samordnat av Norra banregionen där olika trafiksäkerhetsfunktioner från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagare som har verksamhet i norra delarna av landet deltar. På dessa möten tar man upp gemensamma trafiksäkerhetsproblem.

Utbildning av personal i trafiksäkerhetstjänst genomförs till 95 % i egen regi. Den tjänst man köper av ett företag som heter Eurovac gäller utbildning i teknisk vagnstjänst.

För kalibrering av mätinstrument håller Svensk banproduktion på att bygga upp rutiner. Man är medveten om att det finns brister inom detta område. Vilket system man skall tillämpa är inte fastställt men man har tittat på ett system med streckkoder där Id-nummer och senaste datum för kalibrering finns registrerat. Registret skall varna när det är dags för att kalibrera instrumenten.

Trafikchefen uppger att det skiljer sig mellan olika regioner i föreskrifter som berör besiktning av arbetsredskap.

#### **6.4.2 Samtal med arbetsledare/biträdande platschef**

Arbetsledaren var vid tillfället för besöket biträdande platschef. Han ansvarar för ett geografiskt område i stockholmsregionen. På arbetsplatsen har man 19 personer anställda med olika kompetensinriktningar för underhåll av infrastruktur gällande järnväg.

Arbetsledaren har en funktionsbeskrivning tillika delegering för sina arbetsuppgifter. Vid besöket kunde han inte få fram detta dokument utan det fanns att tillgå på huvudkontoret i Sickla. Han var även osäker på delegeringens innehåll.

Han uppger att Svensk banproduktion anlitar underentreprenörer. Vid upphandling av entreprenad kontrolleras alltid att personalen har rätt kompetens och att de är hälsokontrollerade. Enligt arbetsledaren har underentreprenören alltid med sig en tillsyningsman från Svensk banproduktion vid arbeten och färder.

Arbetsledaren planerar arbeten med huvudkontoret, men personalen är med i förplaneringen. Det är alltid med en planerare från företaget som är med i planeringen och som har kontakt med Banverket Trafik.

Det finns ett elektroniskt register över föreskrifter. Om en ny eller uppdaterad föreskrift kommer ut, kommer informationen via e-post från huvudkontoret.

Meddelanden som gäller trafiksäkerhet anslås på en särskild ordertavla i manskapsrummet. Arbetsledaren var osäker på vilka föreskrifter personalen skall ha tillgång till i trafiksäkerhetsarbetet. Arbetsledaren hänvisar till det elektroniska systemet där all dokumentation skall finnas att tillgå. Ett problem har varit att få tillgång till datorer men detta är nu löst på arbetsplatsen. All personal ska kunna gå in i databasen och söka information. Järnvägsstyrelsen fick inte svar på om hela personalstyrkan fått utbildning i att söka i databasen.

Arbetsledaren uppger att Svensk banproduktion har en säkerhetsordning som finns tillgänglig i databasen. Han var osäker på vad en säkerhetsordning är.

Svensk banproduktion har ingen fastställd rutin för att spara förbrukade färd och arbetsböcker samt säkerhetsblanketter S16.

Uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet genomförs av den centrala enheten. Internt på platskontoret gör man inga uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet. Arbetsledaren hänvisar till huvudkontoret i frågor som berör uppföljningsverksamheten.

Enligt arbetsledaren skall det finnas ett system för kalibrering av mätutrustning men någon rutin kunde inte uppvisas. På arbetsplatsen fanns bland annat balisprovare som inte var ID-märkta eller visade på senaste datum för kalibrering.

#### **6.4.3 Samtal med lagbas/biträdande platschef**

Vid Järnvägsstyrelsens besök var platschefen inte tillgänglig. Besökt enhet utför underhåll av infrastrukturanläggning på Östra banregion. Enheten består av ca 10 personer med kompetens inom olika områden som berör spårunderhåll.

Enligt lagbasen finns ingen funktionsbeskrivning eller arbetsbeskrivning som beskriver vilka arbetsuppgifter han ansvarar för. I en projektpärm för entreprenaden finns beskrivet vilka arbetsmoment han ansvarar för, men där finns exempelvis inte angett att han vikarierar för platschef eller vem som ansvarar för dokumentstyrningen inom enheten.

Ny dokumentation som berör trafiksäkerheten och som kommer från huvudkontoret i Sickla skall kvitteras av berörd personal. All personal har ett personligt exemplar av BVF 900. Däremot var det oklart om alla har tillgång till linjeböcker för aktuellt område. På platskontoret fanns utdrag av linjeböcker för de sträckor enheten ansvarar för men de var oklart om dessa var uppdaterade. Lagbasen hade bristfällig kännedom om vilka föreskrifter som styr trafiksäkerhetsarbetet. Han var exempelvis osäker på vilka föreskrifter en tillsyningsman för A-arbete skall ha tillgång till. Det bör i detta sammanhang även nämnas att han själv är tillsyningsman. Han var även osäker på vilka interna rutiner som finns. Han hänvisar till den elektroniska databasen.

I personallokalen fanns en ordertavla för att anslå säkerhetsmeddelanden. På tavlan fanns ett antal facklig information dock inga säkerhetsmeddelanden.

Lagbasen uppger att Svensk banproduktion har en säkerhetsordning. Han kunde efter viss möda få fram den i databasen. Svensk banproduktion har inte tillgång till Banverkets interna hemsida "Knuten" där all dokumentation som Banverket gett ut finns samlat.

Svensk banproduktion genomför rutinmässiga uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet. Alla avvikelser registreras i ett avvikelssystem. Enheten får information om resultat efter utförd uppföljning. Huvudkontoret skickar eventuella avvikelser till platschefen som i sin tur skall ta del av vilka brister som framkommit och kvittera när åtgärd är vidtagen. Uppföljningar av trafiksäkerhetsarbetet inom företaget utförs endast av säkerhetschefen.

Svensk banproduktion tar vid vissa tillfällen in underentreprenörer exempelvis IPC som utför säkerhetsbesiktning. Vid upphandling av entreprenad begär man in CV och kontrollerar kompetens och att de är hälsokontrollerade. Om entreprenörer har spårgående fordon kontrolleras även dessa att de uppfyller beställarens krav.

Vid kontroll av personalens orderfack fanns en färd och arbetsbok som enligt lagbasen skulle ha lämnats in till arbetsledningen. Färd och arbetsböcker arkiveras på enheten. Lagbasen känner inte till om det finns någon styrande rutin för denna hantering.

Enligt lagbasen finns krav på kalibrering av mätutrustning och att de ska sändas till huvudkontoret när tiden för ny kalibrering är aktuell. Järnvägsstyrelsen kontrollerade vid besöket ett Solarpass och en balisprovare. Inget av mätinstrumenten hade ID-märkningen eller datum för nästa kalibrering.

Järnvägsstyrelsen kontrollerade även en lifträlsbil avseende senaste säkerhetsbesiktning. Besiktning var utförd inom föreskriven intervall och besiktningsprotokoll fanns på fordonet.

#### **6.4.4 Kontroll av A-arbete**

Ett A-arbete kontrollerades i Stockholmsområdet. Arbetet bestod av att man skulle utföra svetsarbeten i växlar. Arbetslaget bestod av fyra man varav en var tillsyningsman.

Kontroll av säkerhetsblankett S2 visade att den var korrekt ifylld. När det gäller begränsningspunkter var det dock mycket rörigt på blanketten eftersom man uppgivit dubbla beteckningar på samma signal. En beteckning för det lokala ställverket och den som finns för respektive signal ute i infrastrukturanläggningen. Personalen uppger att detta är mycket förvillande som kan ställa till trafik-säkerhetsproblem.

Arbetsplatsen var skyddad med hindertavlor och man hade satt ut kontaktdon. Tillsyningsmannen uppgav att det inte fanns tillräckligt med hindertavlor för att skydda arbetet på ett föreskrivet sätt. Enligt tillsyningsmannen är det inte ovanligt att det saknas utrustning för skyddssignalering.

### **6.5 Carillion Rail AB**

Carillion Rail AB har tillstånd för godstransporter och transporter med arbetsfordon. Företaget utför underhåll och nybyggnation åt bland annat Banverket och Inlandsbanan men även åt ett stort antal små infrastrukturförvaltare.

Järnvägsstyrelsen har under temainspektionen besökt ett platskontor och genomfört verifiering ute på en arbetsplats.

### 6.5.1 Samtal med platschef

Platschefen hade en representant från facket med sig vid Järnvägsstyrelsens besök som även arbetar som stödresurs på platskontoret.

På enheten arbetar ca 20 personer med olika entreprenader i Mälardalen men har även verksamhet i Sundsvallsområdet, Dalarna samt i Hallsberg.

Platschefen uppger att hans arbetsuppgifter finns beskrivna i företagets organisationsplan. Någon funktionsbeskrivning eller delegering kunde han inte visa upp. Han uppger att en funktionsbeskrivning finns i företagets databas men han kunde inte få fram den vid Järnvägsstyrelsens besök.

Carillion Rail AB anlitar vid vissa tillfällen underentreprenören. Det lokala facket har en lista på de entreprenörer man har avtal med. Platschefen uppger att företaget inte har någon lista på entreprenörer som anlitas för olika arbeten.

Platschefen uppger att det finns ett register över personalens kompetens och hälsoundersökningar. Registret finns att tillgå på central nivå inom företaget. Platschefen uppger vidare att det finns rutiner inom företaget för utbildning och fortbildning av personal i trafiksäkerhetstjänst. All personal i trafiksäkerhetstjänst ska exempelvis fortbildas en gång varje år.

I en databas finns ett register över interna rutiner inom företaget. Vilka rutiner som gäller var inte kända av platschefen. Ett exempel på en intern rutin är en som behandlar svetsning. Man hade inte heller kontroll över vilka externa föreskrifter man tillämpar i trafiksäkerhetsarbetet. Det är Carillion Rails säkerhetshandläggare som informerar och skickar ut nyutgåvor och ändringstryck av föreskrifter som berör trafiksäkerheten.

I platskontorets orderrum finns en ordertavla där man anslår säkerhetsmeddelanden. På ordertavlan var det god ordning och Järnvägsstyrelsen kunde inte upptäcka några brister.

Carillion Rail AB har en säkerhetsordning som ligger som ett underdokument till en föreskrift. Det framgår inte heller i dokumentets huvudrubrik att det är företagets säkerhetsordning.

Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet genomförs av den centrala enheten inom företaget. Platschefen uppger att man vid uppföljningar funnit brister i planering av färder och arbeten. Han har uppfattningen att det fungerar bäst om man använder sig av samma tillsyningsman och inte skiftar arbetsuppgifter under ett och samma arbete. Platschefen uppger att företaget har ett avvikelssystem där man rapporterar in olyckor och tillbud. Personalen har tillgång till datorer där de kan rapportera in eventuella avvikelser.

Platschefen har inte fått någon utbildning i de myndighetskrav som är betydande för trafiksäkerheten. Brister i kunskaper framkom även vid de frågor som Järnvägsstyrelsen ställt till honom under besöket.

Enligt platschefen har Carillion som rutin att samla in förbrukade färd och arbetsböcker.

### **6.5.2 Kontroll av A-arbete**

A-arbetet bestod i att byta ytterräls på en bangård i Stockholmsområdet. Hela bangården var avstängt för trafik. Alla säkerhetshandlingar var ifyllda på ett för arbetet korrekt sätt.

Enligt tillsyningsmannen för arbetet hade man inte fått någon genomgång av lokala förhållanden för detta arbete. Han uppger att för det mesta så fungerar informationen om lokala förhållanden mycket bra.

Tillsyningsmannen uppger att han endast för detta arbete behöver ha tillgång till BVF 900.

Avvikelse skall rapporteras i blanketter som finns på platskontoret.

Om det är några frågor av trafiksäkerhetskaraktär som man önskar få svar på vänder man sig till företagets trafiksäkerhetshandläggare.

## **6.6 Banverket Trafik**

Järnvägsstyrelsen har besökt två av trafikledningscentralerna för att skaffa sig information om hur Banverket Trafik ser på kvalitén på planerade färder och arbeten. Vid besöken har deltagit funktioner som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor samt personer som arbetar som planerare, tågledare och fjärrtågklarare.

### **6.6.1 Samtal med Tågtrafikledningen i Stockholm, säkerhetshandläggare**

På tågtrafikledningen har man ett stort antal förplanerade arbeten och färder framförallt under varje nattskift. Banverket trafik anser att man har bra kontroll på de färder och arbeten som är planerade i förväg.

Det finns idag ett tiotal olika entreprenörer inom det geografiska området som trafikleds av centralen. Man upplever att en del av personalen verkar ha bristfällig lokalkännedom och de har även bristande samtalsdisciplin.

Det förekommer ofta att man får in säkerhetsblanketter S1 och S2 som inte är ifyllda efter gällande föreskrifter. Man får ägna en del av arbetstiden att korrigera dessa uppgifter genom att ta kontakt med berörd entreprenör. Exempelvis så anger man fel begränsningspunkter vilket man tror att det beror på bristande kunskaper i trafiksäkerhetsinstruktioner och i lokala förhållanden.

Personalen inom Banverket trafik får utbildning ibland annat S1 och S2 hantering.

Personalen på trafikledningen uppger att ca 40 % av arbeten och färder ställs in under helgerna och att detta inte är tillfredställande. Under denna tid finns större möjligheter att utföra arbeten på banan eftersom man kör mindre trafik under denna tid.

Man upplever att kommunikationsutrustningen fungerar betydligt bättre idag än vad den gjorde förut.

### 6.6.2 Tågtrafikledningen i Gävle

Den gruppchef som Järnvägsstyrelsen samtalade med har en samordnande roll i trafiksäkerhetsfrågor. Hon är bland annat samordnare i utbildningsfrågor och frågor som berör avvikelshantering. En omorganisation pågår av verksamheten men man vet inte än vad den innebär för trafiksäkerhetsarbetet på trafikledningscentralen. En riskanalys är genomförd där gruppchefen varit med att ta fram en rapport.

För de olika arbetsledande funktionerna har man tagit fram funktionsbeskrivningar.

Inom trafikdistriktet har man tre heltidsanställda planerare. Dessa är i tjänst på dagtid. Under natten sköts allt arbete via tjänstgörande fjärrtågklarare.

I stort sett anser man att både förplanerade färder och arbeten liksom direktplanerade fungerar på ett tillfredställande sätt. Det finns dock vissa geografiska skillnader i kvalitén. Man har uppfattningen att vid större projekt och underhållsarbeten fungerar planeringen bättre medan det kan finnas vissa brister vid mindre arbeten.

Det förekommer att beställarna uppger otydliga gränspunkter vid planering.

Gruppchefen informerade om ett tillbud där en entreprenör arbetade i spåranläggningen utan att ha begärt A-arbete. Personen trodde att ett tidigare begärt A-arbete fortfarande gällde, men A-arbetet hade avslutats. Trots att tåg passerat platsen reagerade inte personen ifråga. Händelsen är rapporterad inom Banverket.

Man har individuell uppföljning av tågklararna varje år. Vid vissa tillfällen har man inte hunnit med denna målsättning men i stort har det fungerat enligt lokalt direktiv. Man har inte överskridit Banverkets centrala mål som anger att tågklararna skall följas upp vartannat år. Enligt gruppchefen har inte planeringsarbetet följts upp. Man har vid vissa tillfällen genomfört riktade uppföljningar mot vissa moment som berör trafiksäkerhetsarbetet. Den senaste berörde ifyllande av tkl-boken.

En revision av internkontrollsystemet genomfördes 2003 av den centrala enheten inom Banverket trafik men inga egna eller lokala interna revisioner är genomförda.

Gruppchefen uppger att det är relativt vanligt med otillåtna stoppassager. Rapportering av otillåtna stoppassager fungerar inte tillfredställande från vissa trafikutövare.



## 7 ANALYS

### 7.1 Banverkets regioner

Eftersom Banverkets regioner är infrastrukturförvaltare och beställare av de arbeten som skall utföras krävs det att man har en tydlig styrning av trafiksäkerhetsarbetet. Vid upphandlingar av entreprenader måste förvaltaren kontrollera att entreprenören uppfyller krav som finns i lagar, förordningar, Järnvägsstyrelsens föreskrifter samt interna föreskrifter. För detta arbete har man utvecklat olika former av kontrollsystem som används vid upphandlingsprocesser.

Ett upphandlingsunderlag finns framtaget från Banverket i FO 2000 där man bland annat har krav på att entreprenörernas kompetens kontrolleras, att de är hälsoundersökta, fordon är besiktigade etc.

Vid dessa upphandlingar är det vanligt att säkerhetsfunktionerna inom Banverkets regioner granskar upphandlingsunderlaget ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är dock inget uttalat krav på att så skall ske. Eftersom det är en stor mängd upphandlingar som utförs under varje år finns det troligen tillfällen där underlaget inte granskas av trafiksäkerhetshandläggare. De regioner som besöktes i samband med tema-inspektionen uppger att de har krav på att även entreprenörer som tas in av grundentreprenören har skyldighet att lämna uppgifter till regionen om detta. Även här skall det ske en kontroll att de uppfyller alla fordringar.

Banverket har ett omfattande dokumentationssystem där många dokument berör trafiksäkerhetsarbetet. Det har vid besöken hos entreprenörerna framkommit synpunkter som tyder på brister inom dokumentstyrningsprocessen mellan regionerna och de olika entreprenörerna. Banverket måste ha ett fungerande system där olika entreprenören får del av nyheter i dokumentationen som är av vikt för trafiksäkerhetsarbetet. Banverket produktion som är en egen enhet inom Banverket och idag arbetar som en entreprenör har tillgång till den interna hemsidan "Knuten", där bland annat alla dokument som styr verksamheten finns samlat. Övriga entreprenörer som exempelvis Svensk banproduktion och Carillion har idag inte tillgång till denna tjänst. Detta faktum gör det svårare för dessa entreprenörer att söka information som i vissa fall kan kräva mer resurser och därmed vara hämmande ur konkurrenssynpunkt.

Varje region har förutom Banverkets föreskrifter tagit fram egna interna föreskrifter som styr trafiksäkerhetsarbetet. Det som berör de olika entreprenörerna måste komma dem till del innan entreprenaden påbörjas. I vissa fall måste de utbildas i regionala föreskrifter som bland annat beskriver lokala förhållanden. Hur man säkerställer detta har inte framkommit på ett tydligt sätt under inspektionens genomförande. Bara i något fall har man nämnt att personalen utbildas i lokala förhållanden.

I något fall har regionerna tagit fram egna föreskrifter som berör samma ämne. Detta har man gjort eftersom man inte från Banverkets huvudkontor tagit tag i frågan trots att det efterlysts från Banverkets regioner. Ett fall man tar upp berör

besiktning av arbetsredskap där det skiljer sig i utformning av de interna föreskrifterna vilket kan vara förvillande för de entreprenörerna eftersom de ofta arbetar åt olika banregioner.

En besökt banregion hade inte uppdaterat sin säkerhetsordning vilket tyder på brister i det interna internkontrollsystemet. Varför säkerhetsordningen inte uppdaterats framkom inte vid Järnvägsstyrelsens besök. Om man inte uppdaterar säkerhetsordningen finns risker att personal i trafiksäkerhetstjänst inte arbetar efter rätt förutsättningar eftersom säkerhetsordningen är en grund i trafik-säkerhetsarbetet.

I Järnvägsstyrelsens föreskrift *Järnvägsinspektionens föreskrifter* (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning finns reglerat att uppföljning skall ske av verksamheten för att förvissa sig om att säkerhetsstyrningen fungerar på ett tillfredsställande sätt. Järnvägsstyrelsen uppfattning är att de regioner som besöktes inte har en tillräcklig nivå i sin uppföljningsverksamhet. För att förvissa sig om att det arbete som utförs av olika entreprenören följer myndighetskrav och interna föreskrifter måste man ut i verksamheten för att bilda sig en uppfattning av trafiksäkerhetsstatusen. En av regionerna hade fört statistik över hur säkerhetsarbetet avseende färder och arbeten fungerat under åren 2000-2002. De senaste två åren fanns ingen framtagen statistik framtagen. Samma region hade inte genomfört några revisioner av trafiksäkerhetsarbetet under de två sista åren. Även om det ständigt förekommer omorganisationer inom regionerna förutsätts det att inte trafiksäkerhetsarbetet stannar upp. Idag när mängden av entreprenörer i spårverksamheten ökat lavinartat är det av största vikt att beställarna har kontroll på trafiksäkerhetsarbetet. Detta arbete bör ligga till grund i kvalitetshänseende när man bedömer olika entreprenörer i upphandlingsprocesser.

## 7.2 Banverket produktion

Banverket produktion arbetar idag i stort sett som en entreprenör till Banverkets förvaltare. Man lägger anbud på nya projekt och underhållsentreprenörer som alla andra företag i branschen. Banverket produktion bedriver sin verksamhet som Järnvägsföretagare med ett eget tillstånd och med egen och inhyrd personal. De har egna fordon som handhas av en intern enhet; Banverket produktion maskin.

Banverket Produktion har tagit fram interna föreskrifter och rutiner som förutom Banverkets centralt utgivna föreskrifter styr trafiksäkerhetsarbetet. Under inspektionen har framkommit att det ibland förekommer brister i kännedomen av interna föreskrifter. Personer i arbetsledande ställning känner inte till vilka föreskrifter som skall tilldelas olika personalkategorier i trafiksäkerhetstjänst. Man har bristande kännedom om en säkerhetsordnings betydelse för trafiksäkerhetsarbetet.

I en organisation krävs en tydlig rollbeskrivning för att olika funktioner skall känna till vad de ansvarar för i trafiksäkerhetsarbetet. Om man inte styrt upp detta finns risk för att arbetsmoment av betydelse för trafiksäkerhetsarbete inte blir utfört. Detta kan i förlängningen innebära en trafiksäkerhetsrisk. Vid intervju med en person i arbetsledande ställning framkom att denne inte känner till vad som står i delegering och funktionsbeskrivningar.

Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet genomförs inom Banverket produktion genom att olika enheter internt genomför uppföljningar eller genom att distriktens säkerhetshandläggare gör stickprovskontroller. Man uppger dock att man för närvarande har en låg nivå med fåtal uppföljningar på grund av stor mängd arbete. De uppföljningar som utförs skall utvärderas och bland annat ligga till grund för framtida fortbildningar för personal i trafiksäkerhetstjänst.

För att fånga upp avvikelser ute i verksamheten är det av stor betydelse att man har ett tydligt avvikelssystem där personalen på ett enkelt sätt kan rapportera in brister i verksamheten. Banverket produktion har ett avvikelssystem i ”Synergi” där man har möjlighet att rapportera in avvikelser.

Planering av färder och arbeten sker genom att arbetsledare och särskilt utsedda planerare inom enheterna. Kontakter med Banverket Trafik och även planering av underentreprenörers arbete sköts genom deras försorg.

Järnvägsstyrelsens kontroller ute visar att planering, skydd och ifyllande av färd och arbetsböcker fungerar tillfredsställande, däremot visar inspektionerna att det finns brister i hantering av dokument som berör trafiksäkerheten. Detta återspeglar även samma brist som framkom vid intervjuer med arbetsledning. Att personal i säkerhetstjänst inte har med sig föreskrifter är inte tillfredsställande och kan innebära problem om personalen måste söka uppgifter om man är osäker på fakta som berör trafiksäkerheten. En kontroll av ett dragfordon visade att det inte fanns besiktningsprotokoll från den senaste säkerhetsbesiktningen, samt att blankett för rapportering av tekniska fel på fordonet saknades.

En kontroll av vagnuttagning för transport av makadam visade på att personalen inte kände till viktiga fakta om säkerhetssyn av godsvagnar. En vagn hade utanpåliggande bromsblock vilket de inte upptäckt. Vagnen gick i trafik med tryckluftsbromsen inkopplad, vilket kan innebära i sin förlängning urspårningsrisk. Enligt Banverkets trafiksäkerhetsföreskrift BVF 900.3 skall man se till att fordonen är i trafiksäkert skick innan färden får påbörjas.

### **7.3 Svensk Banproduktion**

Svensk Banproduktion har under senaste åren växt i omfattning. Företaget arbetar som underhållsentreprenör åt Banverket på ett flertal infrastrukturanläggningar i hela landet. Basen finns i Stockholm med huvudkontoret i Sickla. Man har en mindre stab som innebär att man har korta beslutsvägar. Säkerhetschefen ingår i ledningsgruppen vilket är en fördel när man skall diskutera säkerhetsfrågor inom företaget. Säkerhet är en stående punkt på dagordningen.

Ett järnvägsföretag skall ha en säkerhetsordning som är ett sammanfattande begrepp för verksamhetsutövarens egna detaljerade säkerhetsbestämmelser om trafik, personal, fordon, spåranläggning, olycks- och tillbudshantering samt internkontroll. I Svensk Banproduktions säkerhetsordning saknas dokument som är relevanta för trafiksäkerhetsarbetet. Enligt trafikchefen är säkerhetsordningen en rekommendation av föreskrifter som styr trafiksäkerhetsarbetet. Med detta uttalande får man en uppfattning av att man inte förstått betydelsen av denna föreskrift. Företaget har för övrigt en bra kontroll på de dokument som man

tillämpar ute i organisationen genom att man har ett register i en databas men man har inte uppgivit hur länge dokumentet gäller eller vilken utgåva man tillämpar. All personal skall digitalt ha tillgång till dokumentationen och personalen har utbildats i att hantera detta system. Det visade sig vid inspektionstillfällena att arbetsledaren inte var påläst, gällande att hantera dokumentationssystemet. Man var även osäker på vilka interna dokument som Svensk Banproduktion tillämpar för sin trafiksäkerhetsstyrning

För SOS planering av färder och arbeten har Svensk Banproduktion ett bra system där arbetsledning kan gå in och kontrollera att det blir rätt utfört. Man har inget krav på att förbrukade färd och arbetsböcker skall sparas.

Järnvägstyrelsen får en uppfattning av att uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet fungerar på ett tillfredställande sätt inom företaget. Trafiksäkerhetschefen utför de flesta kontrollerna. Företaget har som tidigare nämnts växt vilket medfört att man ser över möjligheter att lägga ut visst ansvar för uppföljning på andra funktioner. Det är tillfredställande att företaget sammanställer och utvärderar resultatet av uppföljningsverksamheten som en grund för bland annat fortbildningar.

Den genomförda kontrollen av ett A-arbete visade att man följt gällande föreskrifter. Personalen var dock kritisk till att det inte fanns tillgång till tillräckligt med hindertavlor för att skydda arbetsplatsen. Om man inte har sett till att skyddsutrustning finns tillgänglig är det risk att personalen tar genvägar i sitt arbete vilket i sin tur kan leda till olyckor och tillbud.

Svensk Banproduktion har för närvarande inget fungerande system för kalibrering av mätutrustning. De flesta mätinstrument som kontrollerades var inte ID-märkta eller visade när senaste kalibrering utförts.

## 7.4 Carillion Rail AB

Carillion Rail AB har liksom Svensk Banproduktion etablerat verksamhet i större delen av landet. De har uppdrag för nybyggnation och underhåll åt bland annat Banverket, Inlandsbanan och ett antal mindre infrastrukturförvaltare. Man har centralt utpekande funktioner som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor.

Carillion Rail AB har en säkerhetsordning som är inordnat i ett annat dokument som berör säkerhetsstyrningen inom företaget. Järnvägstyrelsen upplever att det inte framgår tydligt av rubricering av det styrande dokumentet att säkerhetsordningen finns som ett underdokument. Carillion tillämpar ett stort antal föreskrifter från Banverket för sin verksamhet men de har även en del egna föreskrifter/rutiner. Vetskapen om vilka föreskrifter som Carillion tillämpar i sitt säkerhetsarbete var inte tillfredställande hos den platschef som besöktes. Man hade svårt att ta fram en förteckning över dessa föreskrifter. Han var inte heller insatt i vilka myndighetsföreskrifter som är viktiga att känna till ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att detta är signifikativt för övriga medarbetare inom företaget är svårt att säga men om bristerna i dokumentationshantering finns hos fler medarbetare bör man snarast se över företagets hantering på denna punkt.

En facklig representant hade en förteckning över entreprenörer man tecknat avtal med och som Carillion AB anlitar för sin verksamhet. Företaget hade inte någon

sådan förteckning. Att facket och inte företaget har samma kontroll verkar för Järnvägsstyrelsen underligt eftersom arbetsgivaren borde ha en bra kontroll på underentreprenörerna.

Platschefen uppger att man har ett centralt register över personalens kompetens och hälsoundersökningar.

Enligt platschefen genomförs uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet till största delen genom den centrala företagsenheten inom företaget. Man uppger vidare att man funnit brister vid dessa kontroller.

## 7.5 Banverket Trafik

Banverket Trafik är inne i en större omorganisation där personalen inte vet hur man kommer att organisera sig i framtiden.

Planering av färder och arbeten sker av särskilt utsedda planerare som i stort sett på heltid arbetar med att granska och kommunicera med förvaltare och entreprenörer som skall utföra arbetsinsatser i infrastrukturanläggningen. Uppfattningen hur beställarna sköter detta arbetet är till en del splittrat. Det är relativt vanligt att det kommer in säkerhetsblanketter S1 och S2 som inte är korrekt ifyllda och där Tågtrafikledningen får gå in och korrigera. Järnvägsstyrelsen har fått den uppfattningen att mindre entreprenörer har mer brister i hantering av sitt sätt att planera sin verksamhet. Exempelvis förekommer det att man vid begäran av arbeten inte uppger rätt begränsningspunkter. De personer som intervjuades på Banverket trafik har uppfattningen att det brister i lokalkännedom hos mindre entreprenörer. Om personalen inte har tillräckligt bra lokalkännedom kan det innebära att man utför handlingar som kan vara en fara för trafiksäkerheten.

Inom Stockholm trafikledning är man kritisk mot att man har en tendens att ställa in planerade arbeten under helger. Eftersom det i Stockholmsområdet är så intensiv trafik på dagtid så sker i stort sett allt banarbete nattetid vilket innebär stor arbetsbelastning på tågtrafikledningen under denna tid på dygnet. Önskemålet från Banverket trafik är att infrastrukturförvaltarna lägger in mer arbeten på helger för att minska på arbetsbelastningen nattetid. Risken ur trafiksäkerhetssynpunkt är att stor koncentration under vissa tider kan innebära att en tågklarerare gör ett misstag som kan få allvarliga följder. En fjärrtågklarerare kan under ett arbetspass ha ett hundratal samtal som måste följa ett visst mönster för att inte trafiksäkerhetsfarliga situationer skall uppstå.

Banverket Trafik har inte följt upp planeringsverksamheten men har bra rutiner för uppföljning av den operativa delen av tågklarerartjänsterna.

Vad som är påtagligt är att man från Banverket Trafiks personal anser att nya entreprenörer ofta har sämre samtalsdisciplin än de som sedan tidigare är väl etablerade på marknaden. Vad detta beror på kan man bara spekulera i men det kan exempelvis vara en fråga om vilken utbildning personalen får inom detta område.



## 8 SLUTSATSER

Temainspektionen visar ett liknande resultat som den temainspektion som genomfördes år 1999 där man bland annat konstaterade brister i hur man följer upp trafiksäkerhetsarbetet. Grunden när det gäller säkerhetsstyrningen är att man har ett väl fungerande internkontrollsystem. Detta är av största vikt i dagsläget eftersom man mer och mer inför fler aktörer inom området som berör spårunderhåll och nybyggnation av spår. Järnvägsstyrelsen kan konstatera att i stort sett liknande brister framkom hos alla de företag som besöktes.

De brister som fortfarande framkommit är dock av den grad att det i sin förlängning kan leda till olyckor och tillbud och visar vikten av att respektive företag ständigt reviderar sitt trafiksäkerhetsarbete.

Under perioden september-oktober år 2005 rapporterades sju olika händelser till Järnvägsstyrelsens olycksjour med koppling till färder och arbeten. Detta indikerar att området har en stor olyckspotential och bör vara i fokus i fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

En grundförutsättning är att de som skall arbeta med kontroller av säkerhetsarbetet ute i verksamheten har tillräckligt med resurser och tid till detta omfattande och viktiga arbete. De intervjuer som gjordes under temainspektionen visar på att det oftast saknas tid för att utföra dessa kontroller.

Indikationer finns på den mängd av nya företag som på entreprenad utför underhåll och nybyggnation av infrastruktur på järnväg har inneburit en försämring i hur man planerar sitt trafiksäkerhetsarbete när man skall utföra uppdrag åt infrastrukturförvaltarna. Det är viktigt att man i upphandlingsprocesser klargör för entreprenören, vad som skall gälla trafiksäkerhetsarbetet.

Under temainspektionen har följande brister av övergripande karaktär konstaterats.

- Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet fungerar inte på ett tillfredsställande sätt hos de flesta av de verksamhetsutövare som besöktes (*BV-FS 1996:1*).
- Säkerhetsordningar har inte uppdaterats och införts i verksamheten på ett tydligt sätt (*BV-FS 2000:2*).
- Det brister i dokumentationshantering och kunskaper om vilka föreskrifter som styr trafiksäkerhetsarbetet inom organisationerna för personal i ledande ställning (*BV-FS 1996:1*).
- Vid förplanering av färder och arbeten är inte alltid säkerhetsblanketter S1 och S2 korrekt ifyllda (*BV-FS 1996:1*).
- Samtalsdisciplinen måste styras upp hos entreprenörerna (*BV-FS 1996:1*).
- Kalibrering av mätutrustning sker inte på ett tillfredsställande sätt (*Järnvägslagen 1§*).

## 9 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Uppräknade förslag gäller inte alla företag i samtliga fall utan det krävs att man sätter sig in i de brister som finns noterat under respektive företag i rapporten.

- Banverket besökta regioner, Carillion AB och Banverket Produktion ska intensifiera arbetet med uppföljning och interna revisioner av trafiksäkerheten för att upptäcka och korrigera brister i trafiksäkerhetsarbetet.
- Banverkets besökta regioner, Svensk Banproduktion och Carillion AB skall revidera och implementera sina säkerhetsordningar efter järnvägslagen 2004:519, samt föreskrifter (BV-FS 2000:2) om säkerhetsordning.
- Banverkets besökta regioner, Banverket Produktion, Carillion AB och Svensk Banproduktion AB skall säkerställa att alla i trafiksäkerhetstjänst nås och förstår innebörden av de dokument som berör dem i trafiksäkerhetsarbetet.
- Banverkets besökta regioner, Banverket Produktion, Carillion AB och Svensk Banproduktion AB ska medverka till att förplanering av arbeten och färder förbättras.

Svensk Banproduktion AB ska tillse att kalibreringsrutiner för mätutrustning förbättras och fastställs.







Järnvägsstyrelsen