

## SAMMANFATTNING

Denna temautredning är föranledd av att 28 olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö rapporterades till SHK under 2012. SHK har i tidigare utredningar av händelser vid arbete i spår identifierat risker föranledda av vilken planeringsform som använts, om riskbedömningar utförts inför arbetena, entreprenörernas lokalkännedom samt vilken typ av skydd som valts för arbetena. Trots detta har liknande händelser fortsatt att inträffa.

Det går inte att utifrån tillgänglig statistik och data över händelser vid arbete i spår visa att antalet händelser har ökat. Dessutom saknas information om hur många arbeten som sker med tågvarning. Det betyder att det inte går att få någon samlad bild över alla arbeten som sker och att det därför är vanskligt att uttala sig om hur antalet olyckor och tillbud har förändrats över tid.

Alla olyckor och tillbud som under 2012 rapporterats till SHK gällande arbeten i spårmiljö har granskats och material har samlats in från de tre stora underhållsentreprenörerna Infranord AB, Strukton Rail AB och Balfour Beatty Rail Skandinavien. Materialet visar att det finns ett samband mellan nivån (planeringsform och utförande) på förberedelserna för spårarbeten och konsekvenserna av de händelser som inträffar. Vid förplanering görs riskbedömningar och det starkaste skyddet, A-skydd, väljs i större utsträckning än vid direktplanering (se figur 11-13). Konsekvenserna av de händelser som inträffar vid dessa arbeten blir lägre än för de arbeten som sker direktplanerat, utan att någon riskbedömning gjorts och med skydd i form av ”Tågvarning” eller kanske helt utan skydd (se figur 15).

Trafikverket genomförde under 2012 cirka 450 oanmälda arbetsplatskontroller och planerade för 2013 ett motsvarande antal. Resultatet av de kontroller från vilka SHK tagit del av dokumentation, visar på samma problem som nämns ovan; brister i genomförandet av riskbedömningar, dokumentation av A-skydd och vidtagna skyddsåtgärder. Arbetsplatskontrollerna utgår från banutnyttjandeplanen, vilket innebär att det finns en slagsida åt förplanerade arbeten. Dessa genomförs i större utsträckning som A-skydd vilket betyder att arbetsplatskontrollerna inte ger någon heltäckande bild av säkerheten vid arbeten i spår.

Vid upphandling av arbeten ställer Trafikverket krav på att entreprenörerna ska ha ett säkerhetsstyrningssystem och att arbetet ska utföras enligt gällande föreskrifter samt att en säkerhetsplan ska upprättas för arbetet. Dessa krav är dock inte en del av utvärderingen utan granskas efter kontraktsskrivningen. Motiveringen till detta är att säkerhet inte ska bedömas som ett mervärde utan i stället ses som ett minimikrav. Trafikverket har uppgett att det är svårt att förändra upphandlingsmodellen men för vissa diskussioner om detaljer i de krav som ställs. Till exempel har det hänt att det ställts krav i upphandlingar på att arbete inte ska påverka trafik på intilliggande spår så att det spåret behöver stängas av, något som kan påverka riskbilden i många entreprenader, särskilt då stora entreprenadmaskiner är inblandade. Ett slopande av krav av den typen skulle kunna bidra positivt till förutsättningarna för spårarbeten. SHK anser att det är viktigt att det i upphandlingsprocessen deltar personer med kompetens om förutsättningarna för arbete i spårmiljö för att man på ett lämpligt sätt ska kunna utforma krav så att de inte påverkar säkerheten negativt. Trafikverket har medan denna utredning gjorts bland annat beslutat att säkerhetsrelaterade dokument kommer att granskas och utvärderas av personal med adekvat kompetens.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem ska bl.a. säkerställa att anlidade entreprenörer utför arbetet enligt gällande regler och krav. Detta ska kontrolleras genom revisioner och arbetsplatskontroller. Trafikverket hade, när intervjuer gjordes i denna utredning, ännu inte genomfört någon revision av entreprenörers säkerhetsstyrningssystem men har uppgett att man har en ambition

att under hösten 2014 inleda ett arbete i syfte att granska entreprenörernas ledningssystem. Utöver de arbetskontroller som Trafikverket genomför så görs också viss uppföljning av genomförda arbeten. Vad gäller säkerhet och miljö så utvärderas endast uppfyllande av miljömålen. SHK konstaterar att uppföljning av utförda arbeten kan vara en möjlig väg att gå för att säkerställa en hög säkerhet vid arbete i spår. En sådan uppföljning påverkar givetvis inte direkt det arbete som granskats, men skulle kunna ge långsiktiga effekter. Om entreprenörerna vet att en sådan uppföljning normalt sker skulle det kunna vara ett motiv för att stärka säkerhetsarbetet och dokumentationen av de säkerhetsåtgärder som genomförs.

SHK har även granskat den tillsyn som Transportstyrelsen gör av Trafikverket. Transportstyrelsen har avsatt relativt begränsade resurser i förhållande till den uppgift som det innebär att utöva tillsyn över en så stor organisation som Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen förlitar sig därvid på den internkontroll som Trafikverket ska göra. SHK har i tidigare utredningar konstaterat att denna internkontroll inte fungerat som avsett och att det därför finns ett behov av att Transportstyrelsen genomför verifieringar och kontroller i större utsträckning än vad som sker.

Den tillsyn som Transportstyrelsen tidigare utfört av Trafikverkets insatser för säkerhet vid arbete i spår har avslutats med hänvisning till genomförda åtgärder och att antalet händelser minskat. SHK har i denna utredning kommit fram till att den slutsatsen inte är möjlig att dra och ser därför ett behov av vidare tillsyn inom området och ett behov av uppföljning av att genomförda åtgärder får avsedd effekt.

Slutligen har SHK granskat den inspektionsverksamhet och de arbetsplatsbesök som Arbetsmiljöverket genomför utifrån kraven i arbetsmiljölagen. SHK konstaterar att Arbetsmiljöverkets tillsyn av entreprenörerna är begränsad och framförallt föranledd av olyckor eller tillbud. Ett tätare samarbete med Transportstyrelsen skulle kunna öka möjligheterna för Arbetsmiljöverket att genomföra tillsyn och kontroller av de arbeten som sker i spårmiljö.

Sammanfattningsvis konstaterar SHK att

- Tillgänglig statistik och databaser avseende händelser vid arbete i spår har sådana brister, samtidigt som rapporteringsformerna ändrats över tid, att det inte går att uttala sig om eventuella förändringar i antalet inträffade händelser.<sup>1</sup> En förbättrad hantering av olycks- och tillbudsdata är önskvärd för att öka möjligheterna att ta till vara erfarenheter i syfte att förebygga ytterligare oönskade händelser.
- Det finns inte tillräckligt med data hos Trafikverket eller entreprenörerna för att ge en samlad bild över vilka arbeten som sker i spår och det är därför svårt att uttala sig om riskerna. Granskat material visar att förplanerade arbeten där riskbedömningar utförts tenderar att leda till mindre allvarliga händelser än direktplanerade arbeten där riskbedömning kanske saknas eller där arbetet skett utan något skydd.
- Trafikverkets arbetsplatskontroller har en slagsida åt förplanerade arbeten och fångar därmed inte alla problem. Trafikverket hade vid skrivandet av denna rapport ännu inte genomfört någon revision av entreprenörernas säkerhetsstyrningssystem, vilket innebär att Trafikverkets internkontroll ännu inte kan sägas fungera fullt ut.

---

<sup>1</sup> Den statistik som avses är statistik baserad på den information infrastrukturförvaltare och entreprenörer registrerar om händelser. Det finns även officiell olycksstatistik (publikation Bantrafikskador) som Trafikanalys ansvarar för och som tas fram enligt särskilda regler för officiell statistik. Den officiella statistiken har dock inte använts i denna rapport då den inte är nedbruten på detaljnivå och inte heller inkluderar tillbud till olyckor.

- Transportstyrelsens resurser för att genomföra verifieringar hos Trafik-verket är begränsade och Transportstyrelsen förlitar sig på Trafikverkets internkontroll som ska identifiera de brister som finns, något som SHK bedömer inte fungerar tillfredsställande.
- Arbetsmiljöverkets tillsyn och inspektioner av entreprenörerna är till övervägande del föranledd av arbetsplatsolyckor och begränsad till de aspekter som rör arbetsmiljörégelerna. Den tillsyn som Arbetsmiljöverket genomfört under 2012 är begränsad i förhållande till omfattningen av den verksamhet som entreprenörerna bedriver.

## Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att vidta följande åtgärder.

- Vid arbeten i spårmiljö förekommer det att entreprenören har bättre kännedom om anläggningen än beställaren. Det förekommer också att underentreprenörer i flera led används. Dessa faktorer kan påverka hur lokal information överförs och hur sådana åtgärder dokumenteras, vilket i sin tur kan leda till att personer med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte har tillräcklig lokalkännedom för att kunna utföra arbetet på ett säkert sätt. Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att Trafikverket, exempelvis i samband med revidering av regler om lokal information eller på annat sätt, tar hänsyn till dessa faktorer så att regler och rutiner för överföring av lokal information utarbetas som säkerställer att personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter har lokalkännedom om den plats där arbetet utförs (se avsnitt 3.4). *(RJ 2014:05 R1)*
- Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Trafikverket utreder möjligheten att vid uppföljningar av utförda arbeten även granska dels utförandet av arbetsmoment som kan påverka säkerheten, dels efterlevnaden av gällande regler och föreskrifter för arbete i spårmiljö (se avsnitt 4.2). *(RJ 2014:05 R2)*
- Transportstyrelsen rekommenderas att avsätta mer resurser för sin tillsynsverksamhet i syfte att möjliggöra verifieringar i samband med revisioner av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (se avsnitt 6.1). *(RJ 2014:05 R3)*
- Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att en branschgemensam databas för olycks- och tillbudshantering etableras, och att den hanteras av en organisation med adekvata verktyg och tillräckliga resurser och bemanning för att kunna säkerställa en hög kvalitet på innehållet. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen även att undersöka möjligheterna för anonym rapportering (se avsnitt 2.2.4 samt 2.4). *(RJ 2014:05 R4)*

- Transportstyrelsen rekommenderas att följa upp den revision som genomfördes i ärende TSJ 2010-1860 och de åtgärder som genomförts efter föreläggandet mot Trafikverket för att säkerställa att åtgärderna på ett tillfredsställande sätt tagit om hand de brister som redovisas i avsnitt 3, särskilt brist på lokalkännedom, avsaknad av dokumenterade riskbedömningar samt arbete utan skydd eller med fel skydd (se avsnitt 3 samt 6.1.3). *(RJ 2014:05 R5)*

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att

- utöka sin samverkan i syfte att öka Arbetsmiljöverkets möjligheter att genomföra tillsyn och inspektioner av arbeten i spårmiljö (se avsnitt 6.2). *(RJ 2014:05 R6)*