

Skapat av (Efternamn Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLkvtj

Dokumentdatum
2019-10-17

Version
1.0

Ärendenummer
[Ärendenummer NY]

Minnesanteckningar från FRI 2019-10-17

Datum för mötet: 2019-10-17

Närvarande:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 1. Kaj Andersson | Trafikverket |
| 2. Ing-Marie Vestrin | Trafikverket |
| 3. Ulrik Bergman | Trafikverket |
| 4. Jan Santaniemi | Trafikverket |
| 5. Roland Sandberg | Eskilstuna Logistik och Etablering AB |
| 6. Urban Lavén | Tågåkeriet i Bergslagen AB |
| 7. Thomas Williamsson | Vy Tåg AB |
| 8. Lars Näslund | MTR Nordic AB |
| 9. Bengt Ohlin | Arriva Sverige AB |
| 10. Peter Sjöquist | SJ AB/BTO |
| 11. Lars Nilsson | Transdev Sverige AB |
| 12. Christer Södergren | SJ AB/BTO |
| 13. Simon Vestin | Spark Trade AB |
| 14. Joakim Hübinette | Inlandståg AB |
| 15. Jens Forsberg | Inlandsbanan AB |
| 16. Mikael Wallgert | A-train AB |
| 17. Maria Hedqvist | Trafikverket (via skype) |
| 18. Torben Landler | Øresundsbron |
| 19. Christer Friberg | Tågkraft AB |
| 20. Stefan Nord | Trafikverket |
| 21. Christian Dalin | Trafikverket |
| 22. Mikael Wallgert | A-Train |
| 23. Helena Rådbo | Trafikverket |
| 24. Peter Hjort | DB Cargo Scandinavia |
| 25. Kenneth Sjödahl | Green Cargo AB |
| 26. Lars Fredrik Andersen | Cargonet AS |
| 27. Claes Elgemyr | Transportstyrelsen |
| 28. Ryo Yamasaki | Transportstyrelsen |
| 29. Tomas Åkesson Matts | Transportstyrelsen |
| 30. Thomas Frej | Mertz Transport AB |
| 31. Niklas Berglund | Baneservice Skandinavia |
| 32. Peter Heller | CFL Cargo Sverige AB |
| 33. P-O Larsson - Kråik | Trafikverket |
| 34. Oscar Magnusson | ISS |
| 35. Lars strand | LKAB Malmtrafik AB |
| 36. Anders Svensson | JHRF |
| 37. Kim Bäckström | ProTrain Trafik AB |
| 38. Johan Kleiman | OMEXOM |
| 39. Roger Olsson | OMEXOM |
| 40. Pär-Ola Klang | TRV |
| 41. Stefan Halldén | Train Competence Group |
| 42. Ronny Fredriksson | Infranord AB |
| 43. Karin Sjöström | Trafikverket |

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

Inledning

Ing-Marie Vestrin, Trafikverket öppnar mötet och hälsar alla välkomna.

TRV säkerhetsorganisation (se bildspel)

Föredragande - Ing-Marie Vestrin

FRI verksamhet 2020 (se bildspel)

Föredragande – Christian Dalin

FRI består av Lill-FRI och arbetsgrupper. För att stötta FRI och ta fram indikatorer finns UGI. Tanken hur vi ska jobba i FRI är att inrätta gemensamt indelade riskområden och att använda en gemensam kartläggningsmetod. Vi ska använda gemensamt överenskomna mått och varje aktör följer upp sin verksamhet med de överenskomna måtten. Vi håller på att inrätta definierade grupper kopplat till FRI för att göra analyser och värdera inkommande ärenden.

UGI har en årlig agenda baserat på gemensamma analyser.

UGI är stöd till FRI och har inte ansvar för något särskilt riskområde.

Riskområden som valts ut är ett levande material och visar en helhetsbild. Var och en väljer det som är aktuellt för dem. Riskområdena består av systematisk säkerhetsstyrning, järnvägsanläggningens säkerhet, arbete i spår, extern påverkan på järnvägsanläggningen, personpåkörningar samt drift och trafikering av järnvägsanläggningen.

FRI-grupper 2020: förslaget inför nästa år är att få igång arbetsgrupperna.

2 områden som fångats upp är olyckshantering och förändringshantering.

Gällande olyckshanteringen kommer ett möte att hållas och därefter bestäms om det behöver inrättas en arbetsgrupp.

Förslag till riskområden 2020:

- Leverantörsstyrning entreprenör
- Leverantörsstyrning järnvägsföretag
- Plankorsningar
- OSPA
- A-skydd saknas eller är felaktigt
- Tillbudsrapportering
- Korrekta larmlistor kopplat till IF

Transportstyrelsen informerar

Säkerhetsrapporten 2018 (se bildspel)

Föredragande – Ryo Yamasaki, Transportstyrelsen

Svensk järnväg har hög säkerhet och det sker få dödsfall och allvarliga skador till följd av olyckor. Två dödsfall i samband med växling gör dock att Sverige inte når säkerhetsmålet för järnvägsanställda.

Under 2018 uppnåddes inte många mål och Transportstyrelsen har inte fått någon förklaring på varför det skett en ökning. De tar gärna emot synpunkter på vad det kan bero på, gärna via mail.

Fokus 2019 har bland annat varit följande:

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

- Järnvägsföretag har svårt att uppnå sina mål om förhindrande av obehöriga stoppsignalpassager (OSPA), trots branschgemensamma samarbeten. Transportstyrelsen ser ett behov av att bättre förstå varför tillbudstypen inte minskar.
- Den tunga godstrafiken på väg kan i större utsträckning ersättas med säkrare alternativ på järnväg. Att säkra investeringar, kompetent arbetskraft och marknadsregler för att fortsatt öka tillgängligheten och attraktiviteten hos järnväg blir därför också en säkerhetsfråga.
- Stora risker vid växling – 2 anställda omkom
Under 2019 initierades en tillsynsplan för att kontrollera verksamhetsutövarnas hantering av risker vid växling.
- Extrema vädersituationer (många solkurvor 2018)
Hur kan järnvägssystemet anpassas inför kommande klimatförändringar
- Rekordfå omkomna i plankorsningsolyckor, men risker kvarstår

Kom gärna med förslag på innehåll inför nästa årsrapport!

Tågpassagerarförordningen (se bildspel)

Föredragande – Claes Elgemyr, Transportstyrelsen

Förordningen är under revidering och planeras att ges ut i början på 2020. Förordningen gäller endast de som berörs av EU-lagstiftningen.

Transportstyrelsen har tillsyn av artiklarna 10.1, 10.2, 10.4, 12, 21 och 26.

Artikel 12 angående försäkringar hos JF berörs inte då den redan hanteras i nuvarande tillstånds- och tillsynsverksamhet. För de som har tillstånd idag kommer ingen tillsynsavgift att tas ut utan den ingår i den tillsynsavgift som redan idag betalas. Övriga kommer att timdebiteras.

De som har mindre än 15 mil järnväg omfattas inte av förordningen.

Vissa definitioner såsom stationsförvaltare och station måste fastställas.

Gällande artikel 26 ska myndigheterna bestämma säkerhetsnivån.

Andra frågor som kommer upp är t ex om ansvaret kan delas mellan flera stationsförvaltare? Ska det vara anmälningsplikt på att vara stationsförvaltare?

Begreppet ”Bemannade stationer” behöver definieras, vilket främst rör Konsumentverket.

Chefen för Spårtrafikregler, Emma Bengtsson har fått uppdraget att lösa dessa frågeställningar. Detta görs tillsammans med branschen och Claes Elgemyr är sammankallande för arbetsgruppen. Ett första möte kommer att hållas den 7/11. De som anmält sig i referensgruppen är Konsumentverket, Trafikförvaltningen, Trafikverket, BTO, SJ AB, Skånetrafiken, Svensk Kollektivtrafik, Jernhusen, RKM Västerbotten, Jönköpings Länstrafik, Snälltåget, Länstrafiken Kronoberg och MTR Nordic AB.

TS nya organisation (se bildspel)

Föredragande – Tomas Åkesson Matts, Transportstyrelsen

Tomas tillträdde som chef i maj. Det finns 5 avdelningar på Transportstyrelsen varav Väg och järnväg är en. Väg och järnväg har delats in i 5 enheter varav en hanterar spårtrafik.

Anders Sileborg är chef för Enheten Spårtrafik vilken i sin tur är uppdelad i 5 sektioner.

Tomas är chef för sektionen Spårtrafikföretag 1 där lokförare, utbildningsanordnare, examinatorer, farligt gods och ECM hanteras. Sektionen Spårtrafikföretag 2 hanterar tunnelbana, spårväg och TSD-drift. Båda sektionerna hanterar tillstånd och tillsyn för järnväg.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

Farligt gods (se bildspel)

Föredragande – Karin Sjöström, TRV

Transportstyrelsens senaste tillsyn av Trafikverkets verksamhet gällande farligt gods genomfördes i Malmö och Helsingborg i mars 2018. Följande brister identifierades:

- vagnar från Danmark utan dokumenterad information om farligt gods
- vagnar som står uppställda mer än ett dygn tappar uppgifterna om farligt gods

Trafikverket tog fram en handlingsplan och i den finns följande åtgärder med:

- Kontrollera med järnvägsföretagen om kraven i JNB om rapporteringsskyldighet är otydliga? Detta pågår och genomförs av kundansvariga.
- Införa en stående agendapunkt på kundmöten; "Inrapportering OPERA" i avsikt att inhämta/redovisa rapporteringsgrad. Det har gjorts två utskick under våren till samtliga avtalskunder. Vi ser en ökad rapportering hos en del kunder och dialogen med kunderna kring rapportering i OPERA fortlöper.
- Via FRI:
 - belysa de brister som uppmärksammats i inrapporteringen till OPERA. Detta gäller inte bara farligt gods, även uppgifter om tex längd och vikt på tåget stämmer inte alltid.
 - klargöra den skyldighet om inrapportering av farligt gods som järnvägsföretagen enligt järnvägsnätsbeskrivningen och trafikeringsavtalet med infrastrukturförvaltaren ska tillgodose.

Räler (se bildspel)

Föredragande – Per-Olof Larsson Kråk , Trafikverket

P-O arbetar med förebyggande underhåll av räls i något vi kallar för underhållsprogram för räls slitage. Underhållsprogrammen indelas i olika åtgärdsområden som t.ex. Spårläge, Rälsslitage, Vegetation, Spårväxlar etc. Underhållsåtgärder inom dessa olika områden kanaliseras ut till BAS-kontrakt eller Nationella kontrakt. Idag utgår Underhållsprogrammen i Trafikverket från nationell och internationell "Best praxis". Utvärdering av åtgärderna sker med tillståndsmätning.

Trafikverket kanaliserar underhållsåtgärder på räls i två olika kontrakt, BAS-kontrakt och Nationella stora kontrakt. Slipning ingår i Nationella kontrakt. Rälsslitage och olika defekter i rälsen mäts upp maskinellt genom oförstörande ultraljudsprovning (OFP) och med hjälp av virvelströmsmätning. Tillståndsmätning sker även manuellt genom okulära besiktningar. Trafikverket mäter, analyserar och tar beslut utifrån svensk standard. När rälsdefekter upptäcks klassas de i tre olika nivåer. För defekter som klassas i den högsta nivå, sker alltid en manuell kontroll och validering för att exakt kvantifiera defektens storlek. Säkerhetsbesiktningen (tillståndsmätning vars utvärdering/tillståndsbedömning leder fram till en säkerhetsåtgärd) görs i huvudsak maskinellt med mätvagnar. Säkerhetsbesiktningen innehåller även manuell besiktning. Om en rälsdefekt, hinner växa till ett rälsbrott, mellan två besiktningar, kan rälsbrottet även fångas in av signalsystemet.

Analys av tågurspårningen Lina älv i februari 2019.

Rälens tillverkningsår var 1982 och räler från den här perioden har tillverkningskador. Trafikverket följer därför upp dessa räler mer noggrant. Det var en månad kvar till nästa besiktning när urspårningen inträffade. Rälerna brukar kallas för VSP (Vertikal Sprickor) eller s.k. Domnarvet räls, hade en tillverkningskada som till sist gjorde att de knäcktes.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

Trafikverket hanterar risken med hjälp av hastighetsnedsättningar eller att utöka tillsynen (säkerhetsbesiktningen). Gällande denna typ av VSP räler har besiktningintervallen, för den aktuella sträckan Lina älv, förtätats från vartannat år till 2 gånger per år. T.ex. på sträckan Boden – Bastuträsk, som hade samma typ av räl innan det stora spårbytet, så sänkte Trafikverket först hastigheten. Efter en fördjupad analys kunde sedan kunde höjas igen när Trafikverket ökade antalet besiktningar fram tills att spåret kunde bytas ut.

Utbytesstrategi för sträckor med VSP-räl

- Alla räler är inte dåliga från dessa tillverkningsår
- De senaste 4 åren har vi bytt 319 km spår (26%)
- Vi byter ut allt som har många anmärkningar
- Södra- och Västra stambanan samt Ostkustbanan söder om Gäve är nu åtgärdad
- Utgång av 2019 har vi 917 km spår kvar där delar av spåret har VSP räler
- 2022 utgång har vi kvar 731 km (59%)
- 2023 utgång har vi kvar 489 km (39%)
- 2024 utgång har vi kvar 449 km (36%)

Jämfört med andra länder i Europa, gällande antal rälsbrott, ligger Sverige ungefär i mitten. Jobbet med att förebygga fortsätter som planerat. Tillståndskontrollen och analysen förbättras hela tiden och vi tar lärdom från de bästa i Europa och internationellt. Rutiner och arbetssätt finns på plats för att hantera avvikelser där vi ser att risken för rälsbrott ökar. Vi följer kritiska indikatorer som kan påverka säkerheten och Trafikverket har koll på läget. Mät-tåget blir också bättre från år till år.

Statusuppdatering från arbetsgrupperna

Infraförvaltargruppen (se bildspel)

Föredragande – Christian Dalin

Det finns 411 infrastrukturförvaltare som gränsar till TRV. TRV kan inte inrätta en branschförening men FRI kan användas som plattform för att hantera gemensamma risker. Ett inledande möte hölls i augusti, där behandlades bland annat vilka uppgifter som behöver förbättras i gränssnitten, t ex om data i systemen stämmer överens med verkligheten samt nödlägeshantering och larmvägar.

Plankorsningsgruppen (se bildspel)

Föredragande - Helena Rådbo, Trafikverket

Gruppen har haft två möten och det finns ett stort intresse av att delta. I gruppen finns representanter från BTO, FSJ, Enskilda vägar och TRV med bla en från vägsidan.

Helena presenterar statistik över omkomna i plankorsningsolyckor.

Under 2018 omkom 19 personer på plankorsningar varav 17 suicid. 5% av alla självmord i samhället begås på järnväg och följer oftast helheten, upp- och nedgångar som i det övriga samhället.

Olyckor i plankorsningar har minskat men suicid vid plankorsningar har ökat. Helena har fått ett uppdrag från TRV ledning att göra en analys under en treårsperiod grundat på inträffade olyckor och tillbud i plankorsningar.

Analysen visade att bland de omkomna är den dominerande orsaken suicid. Det sker fler dödsolyckor med vägfordon i passiva plankorsningar och fler dödsolyckor med gående och cyklister i aktiva plankorsningar. Eftersom det sker få allvarliga olyckor och tillbud i samma plankorsning är det svårt att prediktera vilka plankorsningar som är "farliga". Planerade åtgärder är genomförda i utsatta korsningar som haft 3 eller fler händelser. (7 platser på 3 år).

Stefan Halldén nämner att JF har kartlagt vilka plankorsningar som inte följer TRV:s normer och vill veta vad gör vi åt dem? Helena har inte sett listan med plankorsningarna.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

Stefan menar ändå att TRV måste vara medvetna om vilka som är sämst och hur vi prioriterar. Han vill att vi avrapporterar hur vi följer upp åtgärder. Branschen har informerat om stora brister och vill ha återkoppling.

Indikatorer för 2020 är säkrade plankorsningar, andel som har rätt skyddsnivå av totalt antal aktiva plankorsningar och brist på närsikt oskyddad plankorsning, andel av totalt antal plankorsningar med närsiktskrav.

Arbete i spårgrupp (se bildspel)

Föredragande – Christian Dalin, Trafikverket och Ronny Fredriksson, FSJ (Infranord)
Gruppen består av två representanter för Trafikverket, en för järnvägsföretag och tre för FSJ och hanterar gemensamma risker med entreprenörsverksamheten.

Inriktning för gruppen:

- Gå igenom resultat/statistik/utredningar/rapporter av gemensamt intresse.
- Ta fram, följa och analysera mått kring risker med arbete i spår.
- Ta fram underlag, idéer och inspel rörande arbete i spår
- Målet är att få fram underlag till beslut om åtgärder och utveckling av nya barriärer för att minska riskerna vid arbete i spår.

Ronny nämner 15-minutersregeln och att en bra input till gruppen kan vara MTO-rapporten "Säkert arbete i spår och på väg". Gruppen ska peka på vad som är viktigt, inte ta fram åtgärder. Gruppen har inte haft några möten ännu. Ett bra arbetssätt är att hantera en fråga i taget.

Olyckshantering

Föredragande – Ing-Marie Vestrin, Trafikverket.

Det finns ingen grupp ännu men både BTO och TRV har kommit fram till att de inte är nöjda med bland annat vår samverkan vid olycksutredningar. I Lill-FRI har vi bestämt att vi gemensamt tittar på detta och ett möte kommer att hållas i slutet på oktober. Med anledning av olyckshanteringen undrar Urban Lavén varför behörigheter i BIS tagits bort. Det som presenteras för JF i BIS sedan TRV har stärkt sin informationssäkerhet är inte bra och uppfyller inte behoven hos JF. IMA svarar att vi får ta med detta i det fortsatta arbetet med att titta på olyckshantering.

OSPA (se bildspel)

Föredragande – Lars Nilsson, BTO (Transdev) och Kaj Andersson, Trafikverket
Lars Nilsson, Transdev har tagit över rollen som BTO:s representant i OSPA-gruppen efter Michael Blomhage.

OSPA-gruppen firar 10-årsjubileum. Kaj visar statistik för de tio åren och fram till 2016 gick antalet ner för att sedan öka igen. Varför vet de inte och inte heller varför det är så stor skillnad på P- och G-tåg trots att de har tittat på många möjliga olika orsaker.

Efter olyckan i Hallsberg i april 2018 har GD gett uppdrag till OSPA-gruppen att se över "den ensamma dvärgsignalen". En första inventering i Skåne visade att ca 4 000 signaler berörs över hela landet. Därför får den genomförda inventeringen ligga till grund för åtgärdsförslag på systemnivå. Bland de preliminära åtgärdsförslagen som för tillfället diskuteras finns införande av tågsväxling och tjänstetåg istället för växling samt tekniska förändringar i ställverk. Man har även genomfört test med reflexkanter kring signaler och där har det visat sig att OSPA gått ned.

Andra förslag till åtgärd är att se över säkerhetssamtal och sätta upp medgivandetavlor på huvudsignaler.

Det har visat sig att man vid säkerhetssamtal är överens om olika saker. Danmark har en bra rutin för hur säkerhetssamtalen ska genomföras.

BTO fokusgrupp trafiksäkerhet har beslutat att göra en kraftsamling för att bryta trenden med ökade OSPA A. Det finns många parametrar att se över, olika problem hos olika företag, t ex utbildning, rutinerad som orutinerad förare.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)
Sjöström Karin, PLvsl

Dokumentdatum
2019-04-11

Version
1.0

En Mång-OSPA är en signal som passerats minst 3 ggr på 3 år. Flest Mång - OSPA förekommer i Göteborg.

Inom kort kommer Info-blad 18 ut. Den innehåller bland annat statistik, allvarlighetsklassificering och handlingsplan för "ensamma dvärgsignalen". En verksamhetsbrevlåda för signalsamråd har startats upp i syfte att följa upp hur rutinen med signalsamråd fungerar.

TTJ (se bildspel)

Föredragande – Maria Hedqvist, Trafikverket

En remiss av förändringar som ska börja gälla den 1/6 2020 kommer att skickas ut inom kort.

Bland innehållet i remissen finns att använda begreppet "körbesked" istället för "körtillstånd" till andra färder än tågfärd.

Modulerna har anpassats för att det ska bli lättare att se vilka regler som är grundregler.

Modul 20: Trafikverkets bedömning är att den största gruppen av verksamhetsutövare som använder modul 20 är företag som inte bedriver verksamhet på dvärgsignalkontrollerade sidospår. Förslag att modul 20 enbart ska omfatta sidospår som inte är dvärgsignalkontrollerad. Information kommer att gå ut till andra infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och entreprenörer.

Acceptable means of compliance, AMOC – Berörda parter kan begära att ERA fastställer och beaktar nationella bestämmelser som godtagbart sätt att uppfylla krav i TSD Drift. Kan också innebära att TTJ kan vara ett inspel i hur kommande harmoniserade regler ska se ut. Nu avvaktar de svar från ERA.

Stefan Halldén: det har fallit bort stycken på hemsidan ur nuvarande TTJ, kommer det ut info? Det som inte finns på hemsidan gäller inte. M: det kommer att skickas ut info men det är inte bestämt hur.

Frågor och funderingar:

ttj@trafikverket.se

www.trafikverket.se/ttj

Risklistan

Föredragande – Ing-Marie Vestrin, Trafikverket

Avrapportering av risker i FRI ska gå genom arbetsgrupperna, om det är möjligt att adressera riskerna till dem. Möjligheten att spela in saker till FRI måste finnas men vi måste fortsatt bli bättre på att systematisera arbetssätten. Gemensamma problem/frågor /risker som upptäcks kan spelas in till Lill-FRI som har 4 möten per år. Trafikverkets kontaktpersoner som finns i FRI kan alltid kontaktas.

Vid möten i Stor-FRI presenteras endast risker från FRI:s risklista där det finns något att redovisa. Ett ärende på risklistan är information vid förändring, bla att §11 i gamla Sjö "Underrättelse om ändring av signalmedel" inte omhändertagits fullt ut. Detta område ligger som ett planerat område för UGI 2020.

Avslut

Ing-Marie tackar och avslutar mötet.