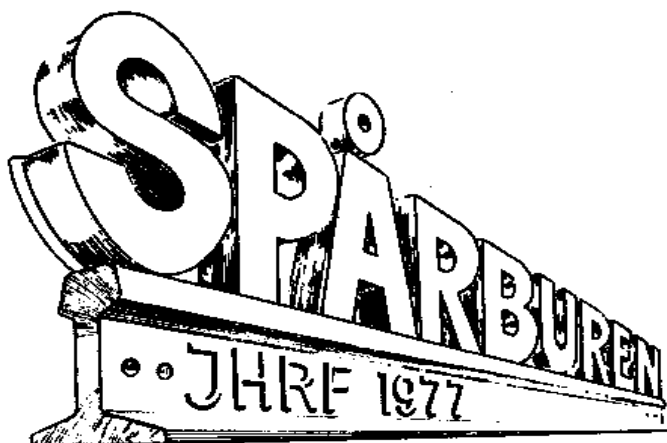


Föga periodiskt organ
för

**JÄRNVÄGS-
HISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Box 1134
171 22 SOLNA

Hemsida: www.jhrf.se
Mejl: kontakt@jhrf.se

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



4/16

2016-07-02

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

Spårburen
c/o JHRF, Box 1134
171 22 SOLNA
anders.svensson@jhrf.se

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets fjärde Spårburen efter ett kort uppehåll. Den har blivit en trafiksäkerhetsspecial med dokumentation av FRI- och branschrådsmöten från slutet av förra året som har varit red:s dåliga samvete en längre tid. Dessutom lite information från styrelsen, RAÄ och ArbetSam.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- En ny återkommande artikel med datum att bevakas: möten, seminarier och andra händelser av betydelse för medlemmarna.
- Styrelsens informerar – ett tidigare utsänt nyhetsbrev som informerar om behovet av att få in verksamhetsberättelser (och annan info) från medlemmarna, kort information om ett möte mellan JHRF och MRO styrelser samt en sammanställning över kommande möten och seminarier.
- Artikel om årets tilldelning av arbetslivsmuseibidrag med bl a en förteckning över sökta och beviljade bidrag inom järnvägsområdet.
- En artikel med dokumentation av förra årets två sista FRI-möten.
- En artikel med dokumentation av förra årets sista Transportstyrelsens branschrådsmöte som tillägnades säkerhetsstyrningssystem.
- Information från ArbetSam: Kurser under hösten samt nomineringar till *Årets arbetslivsmuseum* och *Årets arbetsmyra*.

KALENDER

Här kommer en ny avdelning i Spårburen med datum för JHRFs möten, seminarier m m och annat som påverkar föreningarna. En motsvarighet fanns i Spårburen förr i tiden, men nu gör vi en nystart!

- 2016-07-04—06 JHRF och MRO i Almedalen
- 2016-09-09—11 Kulturarvsdagen, hela landet
- 2016-09-15—16 Lilla museiskolan i Tidaholm
- 2016-09-17 Järnvägsmuseidagen i Gävle
- 2016-09-26 anmälan till JHRF höstmöte
- 2016-10-01—02 MRO höstmöte på Gotland
- 2016-10-11—12 Lilla museiskolan i Norrköping
- 2016-10-15—16 höstmöte i Falköping
- 2016-11-12—13 säkerhetsseminarium (m m) i Hallsberg
- 2016-11-26 Hjulmarknaden i Solna
- 2017-03-18—19 vårmöte m m i Nora
- 2017-04-01 prel arbetsmiljöseminarium

FRÅN STYRELSEN

För ovanlighets skull finns det inget (klart) att informera om här, men det är inte mindre än tre remissvar i "pipeline", så i nästa Spårburen är det dags igen! Jfr dock nedan!

STYRELSEN INFORMERAR

är namnet på nyhetsbrev som skickas ut mellan Spårburen-utgåvorna – när det finns informationsbehov. Sedan senast har ett nyhetsbrev sänts ut och här kommer texterna som påminnelse och dokumentation!

STYRELSEN INFORMERAR forts

Verksamhetsberättelser m m

Tidigare fanns ett krav på att medlemmarna årligen skulle sända in sina verksamhetsberättelser till förbundet. Detta krav är borttaget sedan flera år, men några föreningar gör det ändå, endera direkt eller indirekt (genom att man skickar sin tidning och verksamhetsberättelsen står i den). Vi har diskuterat detta behov i styrelsen och kommit fram till att det vore bra att årligen få in verksamhetsberättelserna från medlemmarna. En anledning till detta är att det i dessa oftast står antalet medlemmar föreningen hade vid årsskiftet, ett krav som däremot finns kvar på information från medlemmen till förbundets (stadgans § 7.2). Kravet har alltså alltid funnits, men vi i styrelsen har varit dåliga på att framföra önskemålet.

Nu har vi, bl a på ett gemensamt möte med MRO styrelse (jfr nedan), kommit fram till att vi tillsammans måste bli bättre på att ta fram statistik om museitågen i Sverige, både för eget bruk och för kommunikation med omvärlden, både inom och utom landet (t ex när FEDECRAIL frågar). Vi säger ofta att vi stora på et ena eller små på det andra sättet, men motfrågan blir då ofta hur stor eller liten, d v s siffror behövs! Från edra verksamhetsberättelser kan vi få tag på en hel del av de siffror vi behöver! Vi kommer att återkomma om behovet av olika slags statistik!

Möte JHRF-MRO styrelser

ägde rum i Hallsberg 2016-05-22 och under detta möte avhandlades upphandling av försäkringar, fortsatt gemensamt besvarande av remisser, att utvidga ett avtal MRO har med *Previa* om läkarundersökningar m m att också gälla för JHRF(s medlemmar), att inspirera FEDECRAIL till att samarbeta med det europeiska rörliga kulturarvets europeiska och världsorganisationer motsvarade det svenska samarbetet i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), planering av ett gemensamt vårmöte för JHRF och MRO medlemmar 2017, ett erbjudande om hjulsvarning i Hallsberg från hösten 2017 (det kommer mer information om detta), att åstadkomma något slags arbetsmiljöregler och -arbetsgrupp, bl a kring spårspång vid museitågskörningar samt anordnandet av olika sorts gemensamma seminarier. Deltagarna från de båda styrelserna var nöjda med mötet och avser att fortsätta mötas två gånger per år.

Säkerhetsseminarium m fl möten

Tyvärr fick vi ställa in säkerhetsseminariet i Hallsberg 2016-05-21 p g a för få deltagare. Därför har ett system för dessa seminarier beslutats – alltid två veckor före Hjulmarknaden. Följande agenda är beslutad:

2016-10-15—16 höstmöte, prel Falköping

2016-11-12—13 säkerhetsseminarium
(m m) i Hallsberg

2017-03-18—19 vårmöte m m i Nora

2017-04-01 prel arbetsmiljöseminarium

Spårburen 4/16

Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2016-05-30)

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

Åtta miljoner till landets arbetslivsmuseer

Riksantikvarieämbetet har fördelat åtta miljoner kronor till landets arbetslivsmuseer. Det är en höjning av anslaget med två miljoner kronor jämfört med tidigare. I år har 88 projekt över hela landet beviljats bidrag.

– Ideella krafter i hela landet gör fantastiska insatser för att bevara och förklara industrisamhällets kulturarv. Därför känns det särskilt roligt att vi i år har möjlighet att fördela en större summa pengar än tidigare till de här verksamheterna, säger riksantikvarie Lars Amréus.

Varje år fördelar Riksantikvarieämbetet bidrag till museerna. Pengarna som ska stödja projekt som stärker deras möjligheter att bevara och bruka industrisamhällets kulturarv. I år inkom 195 ansökningar. 88 projekt runt om i hela landet får dela på de åtta miljoner kronorna. Förra året beviljades 76 ansökningar.

Bidragstagarna går att finna från Garverimuseet i Simrishamn i söder till Drängsmarks byaförening i Kåge i norr. Bland de beviljade projekten finns allt ifrån gruv-, flyg-, och fängelsemuseum till ångbåtsföreningar och smedjor.

Vad är ett arbetslivsmuseum?

Arbetslivsmuseerna finns över hela Sverige och kan vara mycket olika. De berättar och levandegör historien genom arbete och vardag, ofta med maskiner och tekniska system i drift. Det gemensamma är att de fokuserar på kvinnors och mäns arbete.

Det finns idag mer än 1 450 arbetslivsmuseer och drivs i de flesta fall på ideell basis av föreningar och stiftelser som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

Kontakt:

Camilla Eriksson, handläggare, 08-5191 8189,
camilla.eriksson@raa.se

Bidragfördelning till arbetslivsmuseer 2016

Riksantikvarieämbetet har nu fördelat de åtta miljoner kronor som är vikta till landets alla arbetslivsmuseer. I år inkom 195 ansökningar och man ansökte totalt om 29 831 712 kr. Av dem är det 88 projekt som har beviljats bidrag varav 68 är hos medlemmar i ArbetSam. Stort stort grattis till er alla och lycka till med era projekt! Se hela listan på <http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2016/06/ABM-2016-21-april.pdf>

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

(RAÄ hemsida 2016-06-03, ArbetSam hemsida 2016-06-03)

Nedan en översikt över vilka järnvägs- och spårvägsrelaterade organisationer/verksamheter/ändamål som sökte och fick stöd.

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
AGJ	Värmesystem i Gräfsnäs Stationshus samt handikappanpassning av besöksloalett	35 000	0
AGJ	Renovering av portar till musei/utställningshall samt lokstall i Anten	120 000	0
AGJ	Åtgärdande av fasader samt ommålning av Antens stationshus	170 000	0
AGJ	Miljöomställd uppvärmning av museets verkstads-, förenings- och besökslokaler	300 000	0
BJs	Bergslagernas Järnvägs-sällskaps museum	112 500	0
Blåse kalkbruksmuseum	Utbyggnad av stentåget	400 000	0
BöSJ	Vagnhall Fagerrör	18 000	0
ENJ	Återuppförande av stationshus i Kärrgruvan, avslutning på etapp 1	125 000	0
FSVJ	Uppförande av vårdhall för järnvägens kulturarv i Oxelösund	500 000	0
FSVJ	Restaurering av personvagn B14 1564	120 000	0
FVJ	Fordonshall	780 000	0
FÖJ	Motordressin Ölands Järnväg	21 500	0
GBBJ	Renovering av ångturbinkok TGQJ M3t No.71	177 156	177 000
JMF	Upprustning av spårområde för att möjliggöra dressinkörning	125 000	0
JTJ	Renovering av ångpanna till Malletlok no 8	400 000	400 000
JTJ	Innanfönster till vagnar BLJ BCo4 och SRJ 886	9 000	9 000
MfGDJ	Naturvattentaget i Knoppen	36 000	36 000
MfMJ	Rundgång i systemet	85 000	0
MfWfJ	Upprustning manövervagn	60 000	0
MfWfJ	Renovering av löpverk på ångloket Storungs 3	70 000	70 000
mfÖSJ	Slipersbyte kolspår	50 000	0
MUMA	Reparation entreportar till utställningshall	300 000	0
MUMA	Verkstadsentré Vita Huset	115 000	115 000
MUMA	Utveckling av den museala utställningen	112 250	112 000
NBVJ	Ångrör till Sb 1306	1 059 000	0
NJOV	Upprustning av museijärnväg Nora-Ervalla och Nora Gyttopp, etapp 2	820 000	400 000
OJF	Naturvattentaget i Knoppen	36 000	36 000
RLJ	Renovering av Ljunggrens lok nr 37	150 000	100 000
SH	Bevarande av järnvägsfordon	440 000	0
SkJ	Nya slipers	200 000	200 000
SkLJ	Projekt SKWJ, Myråsens station	400 000	0
SKÅJ	Ny takduk på två ånglok	17 000	0
SKÅJ	Pluggning av tuber i ångpanna på ånglok E10 1742	34 000	0
SKÅJ	Kompletterande åtgärder på arbetsgrav i Krylbo lokstall	28 000	28 000
SRJmf	Replikering av plattformskanter av äldre typ	31 500	31 000
SRJmf	Återställande av konstbyggnader	71 000	71 000
Stångå-dalsbanans Vänner	Renovering av Östra Centralbanans bilvagn nr 25	234 155	234 000
TJF	Renovering av signalanläggning Spångenäs med kabelbyte och säkrad strömförsörjning	40 000	0
TJF	Skyddsräll och plattformsovergång vid Ankarsrum station	40 000	0
TJF	Renovering vägar på smalspårsjärnvägen inom Hultsfreds kommun	100 000	0

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
TJF	Digitalt museum	80 000	80 000
TJF	Åtgärder grundläggning östra bron över Långsjön (farleden) invid Ankarsrum	480 000	480 000
ÖSIJ	Garpen	110 000	0
Summa		8 577 061	2 579 000

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: FVJ = Föreningen Veteranjärnvägen, FÖJ = Föreningen Ölands Järnväg, JMF = Östergötlands Järnvägs-museum/Järnvägarnas Museiförening, NJOV = Stiftelsen Nora Järnvägs-museum och Veteranjärnväg, SkJ = här Skånska Järnvägar AB, och TJF = här Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik/Förvaltnings AB Smålandsbanan.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 43 ansökningar (något fler än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 28 sökande (samma) på tillsammans 8 577 061 SEK (mycket mer). Det största beviljade beloppet är 480 000 SEK, det minsta 8 000,-, medelvärde något under 91 000,- – ett högre genomsnitt samt ett högre största och lägre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar ökade till 88 st. Observera att detta år inte är riktigt jämförbart med tidigare år p g a höjt totalt bidragsbelopp!

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat runt 22 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en ökning), något över 32 % för beviljat belopp (högre) och drygt 19 % av d:o ansökningar (en mindre minskning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, mer än 1,53 st i genomsnitt (en mindre ökning). (Jfr Spår-buren 5/15)

FRI-MÖTEN

Möte 2015-09-17

Tredje kvartalets möte i *Forum för gemensam riskhantering trafiksäkerhetsrisker*, FRI, ägde återigen rum i centrala Stockholm och samlade 38 personer från Trafikverket, de stora tågoperatörerna (men även några mindre), ett underhållsföretag samt branschorganisationerna BTO, FSJ och JHRF – för något mer om FRI, se Spår-buren 1/15.

Mötet började med genomgång av ett antal *händelser, tillbud och avvikelser*. Trafikverket berättade att avvikelser har upptäckts kring specialtransporter som det är problem med dessa – man initierar en riskanalys och översyn av processen. Järnvägsföretagen och entreprenörerna vill vara med i processen. Trafikverket gör en intressentanalys. Trafikverket genomför en större översyn av olycksutredningsprocessen vilken eventuellt avrapporteras på mötet i december. Här undrades vad man kan göra tillsammans. Tågkompaniet visade en händelse vid höga vattenflöden 2015-09-06 på sträckan Hallsberg–Skymossen, där X51 9021 spårade ur p g a underminerad banvall. Man kommer att utreda detta

FRI-MÖTEN forts

och skriva en rapport. Trafikverket meddelade att det pågår en utredning på Europa-nivå om klimatanpassning. Dessutom håller trafikledningen på med ett projekt om väderanpassad trafikledning. SJ AB har tagit upp frågan om vertikalsprickor och haft föredrag kring detta och det vore bra om flera kunde ta del av detta. Trafikverket frågade om ta upp detta på decembermötet och flera önskade detta.

Terje Johnsson, Trafikverket(s konsult), berättade att **JTF** ska ersättas av *Trafikverkets Trafikbestämmelser, Järnväg (TTJ)* – om Transportstyrelsen upphäver JTF. Man är klar med innehållet i en gemensam överenskommelse mellan Trafikverket, BTO och FSJ – den blir identisk med dagens JTF. Överenskommelsen reglerar samarbetet i förvaltning och utveckling: Man inrättar ett *regelråd* (med representation ur FRI, från Trafikverket, BTO, FSJ samt övriga infrastrukturförvaltare), har kommit fram till former för samråd och dialog, planer och uppföljning (kommer upp på nästa FRI-möte), finansiering är klar (olika tar sina delar och Trafikverket tar det som kommer på dem), hanterat risken för oliklydande regelverk (kollat av med andra infrastrukturförvaltare – de kommer att använda TTJ som grund) samt klarlagt hur eventuella oenigheter/tvister ska hanteras (enligt TRAV). Nästa viktiga steg är att 2015-09-30 äger första mötet i Regelrådet rum, att det gäller att hålla emot önskemål, utarbeta en väl avvägd plan för nästa års arbete samt ha fortsatt kommunikation – man har bjudit in alla utbildningsföretag till ett informationsmöte 2015-10-15.

En undran hur man fångar järnvägsföretag som inte är med i BTO och andra infrastrukturförvaltare i Regelrådet besvarades med att de kan höra av sig till honom. Vad det gällde de senare föreslogs att höra efter med Transportstyrelsen vilka som finns och sända information om Regelrådet till dessa. Från BTO kommer fyra st, från FSJ två st och från Trafikverket Terje Johnsson och några till att vara med i Regelrådet. SJ AB framhöll att det var bra att Trafikverket tar detta, men det skulle behöva komma in i det långsiktiga uppdraget. Trafikverket meddelade att man önskat detta att få in detta i förordningen.

Peter Sjöquist meddelade att BTO har avvaktat med förändringar i **TÅGDOK** på att ovanstående ska komma till stånd – man har behov av att förvalta och uppdatera reglerna. Det finns tankar om att skapa några till branschgemensamma regler, närmast för lastsäkring och funktionskontroll.

Nästa punkt var **gemensam riskhantering** där på tidigare möten persontrafikens och godstrafikens risker visats. John-Åke Halldén visade hur långt Trafikverket har kommit: Prioritera uppföljning av identifierade risker, undersöka vilka datakällor finns och med vilken kvalitet (utmärkt->undermålig), vilka datakällor måste nyskapas, hur ska underlag samlas in, hur ska utfall analyseras och av vem sam rapportformer. Input från pågående forskning-kartläggning är att en uppdelning av verksamhet försvårar kontroll och styrning av risker, Spårbyrå 4/16

respektive parts uppgifter och ansvar måste vara klart, säkra kontrollen i den operativa miljön m m ... Ögonen och öronen finns hos lokförarna, operativa ledningen, entreprenörer, trafikledning, resenärer, bilister m m. Vad som finns inom TRV och hos övriga är ett antal databaser m m. I Storbritannien finns en gemensam modell och en sådan ger helhet. Rankning av urspårningsorsaker: axelbrott, spårviddsförändring m m. Den refererade rapporten läggs med i utskicket från FRI.

Åsa Anderzén undrade om någon haft tillsyn av detta? Arriva svarade att det har man haft och man var inte överens med Transportstyrelsen – det är svårt att veta vad en väsentlig förändring är. Man behöver domar i förvaltningsrätten. Det slog hårt att jobba med CSM-processen; att följa upp att det blir gjort och dokumentera detta är en brist. Anne-Marie Olovsson påpekade att de sitter på kompetens ang övervakning och det behövs en workshop om detta. När två olika ansökningar med samma dokument sändes in blev det helt olika reaktioner.

Peter Forsberg återkom till vad som planeras inom Trafikverket. Man mäter mycket och gömmer i databaser som berättar vad som hänt. Man ska titta på sannolikhet för vad som kommer att hända. Utgångspunkt är EU-indikatorer (2014/88/EU): olyckor, farligt gods, självmord, riskfaktorer för olyckor, ekonomiska konsekvenser, infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande. Indikatorer för olyckor är kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder o s v. Man bryter ner i felträd till basrisker och till dessa indikatorer. Mäter sprickor och antal åtgärdade sprickor. Håller på med en datalagerlösning där man aggregerar den uppåt (grönt, gult, rött) för att sedan kunna gräva sig neråt och har kommit en bit på detta. Ett Business Intelligence-system ska ta in uppgifter från befintliga databaser. Status är att maj 2015 är en pilot klart (personolyckor, olyckor, OSPA). Det finns mycket data med för dålig kvalitet. Fortsättningen har startat i augusti 2015 med rälsbrott och geometrifel och man blir klara med detta till nyår. Datasystemen *Synergi* och *BIS* är inne i detta och det är vissa problem med *BIS*; *Ofelias* är på gång.

Arriva undrade om järnvägsföretagen kan rapportera in i detta? Peter Forsberg svarade att man inte kan rapportera i denna – systemet suger in information från underliggande databaser. John-Åke Halldén tyckte att det var en adekvat fråga – i Storbritannien har man aktörsoberoende datasamling. Peter Sjöquist hade ett näraliggande exempel i Norge där man har drivit detta länge; I Norge ska allt rapporteras till infrastrukturförvaltaren i en gemensam Synergi-databas. Man talade om detta i BTO redan för tio år sedan. Det pågår en pilotstudie om förarrapportering. Det för tillbaka på frågan om samordning. John-Åke Halldén fann detta relevant och jättebra och pekade på att var en förankrar detta. Man försökte ta detta på direktionnivå men där upplevdes det som att det handlade om tvinga på. Framhölls att det är en skyldighet att rapportera händelser och Transportstyrelsen borde tillhandahålla systemet – telefonrapportering är otidsenlig.

FRI-MÖTEN forts

Åsa Anderzén undrade angående fortsättning av detta om det finns intressanta mått att följa, t ex i FRI? Vilka områden? Peter Sjöquist svarade att BTO önskade CSI-indikatorer och OSPA och urspåringsrisker behövs det fokus på. Anne-Marie Olovsson förde fram två till: hjul- och axelbrott. Åsa Anderzéns fråga när indikatorer på dessa finns besvarade Peter Forsberg med att det hänger på datakvaliteten, men förhoppningsvis i år. Åsa Anderzén undrade om det är relevant att rapportera på dessa möten och flera önskade det – Green Cargo önskade även kommunikation mellan förare och tågklarerare. Anne-Marie Olovsson påpekade att Transportstyrelsens punkter 9 och 10 kan man tolka som att man ska rapportera in allt. Peter Sjöquist påpekade att om man gör detta så kommer de att säga nej.

John-Åke Halldén undrade om man skulle bjuda in någon från Norge? Åsa Anderzén svarade att de kommer på säkerhetskonferensen. Hon kollar upp vad trafikledningen håller på med för inrapportering från förare. Att titta på utfall och analysera detta är nytt för Trafikverket. Rapportera analyser av dessa utfall (rälsbrott, skevhet i spår, säkerhetsfel, signalfel, passerad stoppsignal vid och utan passage av farlig punkt, axel- och hjulbrott). John-Åke Halldén undrade vad som finns att rapportera? Åsa Anderzén undrade om BTO jobb med att sammanställa? Green Cargo påpekade att om det händer på Trafikverkets anläggning så finns uppgifterna hos Trafikverket. Åsa Anderzén påpekade att det finns starkt avvikelshantering hos TRV. John-Åke Halldén påpekade att det även gäller att fånga händelser utanför Trafikverkets anläggning att lära sig av. Peter Sjöquist påpekade att om det har gjorts någon analys kan detta rapporteras i FRI.

Björn från Trafikverket påpekade att **anmälda brister i ordergivning samt uppföljning av säkerhetssamtal** uppföljdes senast 2010, styrs av TDOK 2013:0578 och har ett planerat genomförande 2016. Urban Lavén påpekade att en lista på personer försvann i en omorganisation men han har lyckats rekonstruera denna till 80 %. Från Trafikverket föreslogs att sätta samman en branschgemensam grupp med deltagande från Trafikverket, järnvägsföretagen, spårrentreprenörerna, Urban Lavén respektive Niklas Andersson, Strukton. Uppstart blir att forma gruppen, avrapportera fortlöpande till FRI-mötena, ge information om uppföljning omgående efter uppstart med uppdragsledare Karl Erik Andersson Pantzare 010-124 17 73.

Lars Svensson, Trafikverket, har identifierat en del som att man ska identifiera sig flera gånger under samtalen. Urban Lavén önskade förbättra för alla som för säkerhetssamtal och även komma ut till skolorna med detta. Peter Sjöquist påpekade att tågklareraren har en viktig roll att styra upp samtalen. Det finns exempel där man inte förstår varandra. Det finns även behov av att öva nödsamtal. Det har blivit missförstånd kring detta. Lars Svensson påpekade att man börjat göra kompetenskravspecifikation för varje funktion och ska ha simulatorövningar minst tre gånger per år. Det finns olika syn på avspärning mellan tågklarerare och Räddnings-Spårburen 4/16

tjänsten – man kan behöva öva på detta. Anne-Marie Olovsson påpekade att Transportstyrelsen är på hugget på att öva gemensamma risker – ser man till att bjuda in övriga i övningarna? Lars Svensson svarade att man måste samöva och även öva trafikoperatörerna. Anne-Marie Olovsson föreslog att även blanda in järnvägsföretagen och Trafikverket svarade att man borde kunna få till något sådant. Green Cargo föreslog att få igång övning av integration av nödsamtal och John-Åke Halldén att även bjuda in järnvägsentreprenörerna.

Från Trafikverket rapporterades brister i ordergivningen, totalt 7 st (15 föregående period) 2015-04–07. För kontrollmöten finns det 3 händelser, bl a brister i underlag till tågklarerarens dokumentation och man föreslår förstärkt säkerhetskultur och repetitionsutbildning. I Hallsberg ska några tillsättas för tågklarerardokumentation. För specialtransporter är det 2 händelser, där man inte kvitterat delgivningsorder, ett misstag mellan tågklarerare. Det finns brister i kommunikation inom Tågtrafikledningen. 1 OSPA p g a muntlig order och inte användning av blankett 21. Det finns också tåg utan tågorder och trafikering annan väg inom driftplats. Terje Johnsson undrade hur många samtal det är totalt? Trafikverket svarade att det är många tusen. De behöver vara synkade med järnvägsföretagen. Arriva tyckte att det känns väldigt lågt och undrade hur samtalsdisciplin kring t ex OSPA registreras? Trafikverket svarade att nog tyvärr blir oregistrerade OSPA. Man har startat ett stort projekt kring tänkande och aktiviteter för säkerhetskultur i Stockholm, Gävle och Göteborg. John-Åke Halldén rapporterade kring beteendevetenskaplig forskning – när man undersöker en händelse ser man lätt vad som är fel, men det gäller hur man styr och prioriterar och ska därför undersöka varför det blev fel.

Peter Sjöquist påpekade att vad som står i körplanerna med exempel om text om inställd ankomst och undrade vilket tåg gäller detta? Mattias Meyer Thorén, Trafikverket, undrade om det börjar bli bättre? Peter Sjöquist svarade att det är mer fel i körorder. Urban Lavén påpekade att de har överinformation som kan förvirra. Han påpekade att man måste trycka på utbildningsinstanserna om att banka in säkerhetskultur på utbildningarna. Lars Svensson påpekade att det också är en utveckling – man får vara glada om man har trafikledare i 3–4 år. Man har inte längre mentorskapet – elever övar med elever. Anne-Marie Olovsson påpekade att man har utbildningsplaner och har frihet att ställa krav. Från Trafikverket påpekades att säkerhet har lyfts på ett helt annat sätt de senaste åren. John-Åke Halldén framhöll att man hellre borde sätta sig tillsammans och gruppera händelser. Peter Sjöquist önskade etablera ett strukturerat samtal – man vill verkligen ha den återkopplingen. John-Åke Halldén föreslog att ersätta envägskommunikation med dialog. Peter Sjöquist påpekade att man vill ha de utlovade svaren, men sedan också ha några som kan utöva dialog. Åsa Anderzén meddelade att man bör skicka denna lista till Mattias Meyer Thorén och Lars Svensson.

FRI-MÖTEN forts

Mattias Meyer Thorén påpekade att Trafikverket är osäkra vad BTO vill veta angående *utvärdering av Trafikverkets hantering av personer i spår*. I Region syd så har man jobbat mer med detta och har väldigt gott samarbete med blåljusmyndigheterna. Det blir oftast trafikstopp, men man försöker bedriva trafik med begränsad hastighet. Man kan använda sig av förare som synar banan i reducerad hastighet för att se om någon är kvar i spåret. Man försöker använda verktygslådan mer. Räddningstjänsten är mer och mer med i matchen, däremot återstår en del arbete med Polisen. Från IBAB undrades om det sker någon utbildning av Räddningstjänsten? Mattias Meyer Thorén svarade att man har tagit fram en utbildning. Arne Gustad, Stockholmståg, berättade att man har haft animerat samtal p g a att detta har fått orimliga konsekvenser. Journalister och bloggare tagit över debatten och det har varit ett par stopp 2–3 gånger i veckan som varje gång berör ca 300 000 resenärer. Polisen ringer in och begär tågstopp, man måste fråga var och varför, resenärerna titta på andra alternativ och man måste ha skalskydd kring järnvägen. Detta blir ett samhällsproblem. Red framhöll barriäreffektens betydelse – ligger spåret ”i vägen” hittar folk genvägar över det.

Peter Sjöquist påpekade att detta är ett antal olika frågor och det har blivit en lavin av händelser. Personalen utsätts för hot. Detta håller på att skjuta sönder hela järnvägssystemet. Dessutom gör man olika över landet, nu finns en instruktion och man kan emellanåt ifrågasätta behovet av stopp. Det är bättre att göra som i Danmark med reducerad hastighet och ökad uppsikt. Det behövs en samhällsdebatt angående att detta. Anne-Marie Olovsson undrade om skolinformationen är nedlagd? Trafikverket svarade att det finns något och järnvägsföretagen borde också agera. Man kan inte längre göra detta som myndighet och man tror inte på verkansgraden. Bengt Ohlin, Arriva, framhöll att stopp i trafiken är ett jätteproblem – man har länge jobbat med en nollvision på väg, men man stoppar inte vägtrafiken om en person går på vägen – varför anses järnväg farligare? Från Trafikverket svarades att man upplever väg farligare än järnväg och måste bättre hantera järnväg som barriär och att inte komma in. Under tiden måste man hantera detta. Åsa Anderzén undrade hur ska man agera när det är personer i spåren? Peter Sjöquist påpekade att man borde vara med i beredningen av dessa rutiner. Micke Sundin påpekade att man aldrig ifrågasätter Polisens stopp, t ex vilket område som stoppas. Mattias Meyer Thorén påpekade behovet av bättre kartor för att kommunicera med Polisen.

Angående *parkeringsspår* meddelades att sju mätlag från *Metria* jobbar över landet, att arbetet fortskrider enligt tidsplan och är klart under november. 200 driftsplatser mäts och uppgifter från detta uppdateras i Linjeboken med början i oktober – detta avrapporteras på mötet i december.

Aktuella problemområden för *uppföljning av urspåringsfarliga infrastrukturfel* är solkurvor, som var bra 2015 p g a dålig sommar – 2014 var ett extremt år. Spårbyrå 4/16

2013 förändrades spårnormen. En handlingsplan avseende solkurvor finns och klart är: utbildning och informationsträffar, informationsbroschyr samt ballastkomplettering vid spårriktning. Det pågår en strategi för kontrollkapning av räler, metod för ballastscanning, särskilt fokus på uppföljning m m – detta är i hamn till årsskiftet, men man ska sköta detta kontinuerligt. Spårväxel SJ50 med fjädrande tunga har okulär besiktning av stödjärn i kritiska växlar i Karlberg genomförts, inga fel hittats och riskbedömning gjorts – detta är inte akut, blir ett tillägg till besiktning av spårväxlar samt kompletterande metod. Det finns 1 200 km VSP-räler som lades in 1976–1982 som kräver mer körning med ultraljudståget, förändrar analys av OFP-anmärkningar och att en särskild åtgärdsgrupp tillsatt – blir särskild uppföljning, inga dispenser medges och utökad beredskap för hastighetsnedsättningar.

John-Åke Halldén berättade att nationella operativ ledningen (NOL) alltid blir kontaktväg vid *etablerande av samrådsform vid allvarigare händelser samt förbättring av Trafikverkets olyckshantering*. Man ska jobba med detta internt och ska återkomma med telefon till dessa - mejladressen står i TRAV. Håkan Sjöström, Green Cargo, undrade om dessa har kontaktvägar till järnvägsföretagen? Peter Sjöquist svarade att det finns i TRAV-bilagan, men det behövs också någon kontaktväg på högre nivå. John-Åke Halldén svarade att Trafikverket har en kunddisk som måste kunna slussa rätt. Någon måste hantera bristerna i kontaktvägarna, t ex i TRAV. Det framhölls att det behövs uppdaterade listor. Det pågår en översyn av hur detta ska hanteras. Bengt Ohlin, Arriva, påpekade att uppgifter finns i inrapporteringen till Transportstyrelsen och man kan få dem därifrån. Anne-Marie Olovsson meddelade att NOL har telefon 010-127 00 00. Åsa Anderzén lovade att bifoga en förteckning över säkerhetsansvariga på Trafikverket till minnesanteckningarna.

Åsa Anderzén berättade att SHK har kommit med en rapport om *händelsen i Bjuv 2014-07-22* – behandlingen av denna skjuts på till nästa möte.

Per Joelsson, Trafikverket, berättade angående *riskanalys vid förändrade trafikupplägg* att rutinen vid riskhantering har det varit avstämning av och den ligger på väg till dokument. Någon undrade om vi har sett det slutgiltiga – han har inte sett denna. Ett tidigare förslag ansågs vara bättre. Per Joelsson svarade att kan lägga detta till minnesanteckningarna.

I samband *D-arbeten* köra igenom tåg som *spärrfärd* och några exempel på detta gavs. Transporter och underhåll ställs mot varandra och dessutom handlar det om hur regelverket tillämpas. Om man kommer sent blir det dåliga lösningar. Enligt FSJ tillkommer ansvarsförfrågan och förarna kan inte B-skydd – det är även en försäkringsfråga. Erik Hedlund påpekade att man har pratat om detta i BTO, ska titta på försäkringar m m och om detta alls ska förekomma. Håkan Sjöström påpekade att det finns planering att använda som kanske inte används. Lasse Svensson påpekade att det också är en kompetensfråga. Det är inte heller regelbunden utövning. Christian Dalin, Trafikverket, påpe-

FRI-MÖTEN forts

kade att kan det lösa en prekär situation borde en riskbedömning m m kunna genomföras. John-Åke Halldén påpekade att det är en styrd process vid regelförändringar. Erik Hedlund påpekade att det handlar om arbete, inte trafik. Terje Johnsson påpekade att detta finns med i TTJ-arbetet.

Åsa Anderzén undrade om det gick att jobba på detta sätt? Grundprincipen är att hålla trafik och arbete åtskilda, men på vissa ställen blir det konflikter kring detta p g a brist på kapacitet och man behöver titta förutsättningslöst på detta. Det måste dock finnas ett antal kriterier. Micke Sundin påpekade att spårferd finns för själva arbetena och det måste finnas krav för detta. Per Joelsson påpekade att det är en grundläggande kapacitetsfråga. John-Åke Halldén påpekade att det handlar om att rädda 3 tåg nu, men påverka 10 tåg senare. Åsa Anderzén föreslog att ta upp detta i första regelrådsmötet.

Terje Johnsson inledde *övriga frågor* med att meddela att *Regelgruppen* har möte på tisdag och den har inte blivit översköld av ärenden. Det pågår arbete med vallväxlingsregler, det finns ett första utkast från Green Cargo, nu sker beredning av förslaget och tidplanen är att ha ett färdigt förslag till årsskiftet. Detta ska kompletteras med vilken risk det är avsett att möta. Det ska finnas enligt JTF. Det gäller att hitta rätt mellan Trafikverket och järnvägsföretagen. Det finns relationer till existerande dokument för vissa rangerbangårdar.

Terje Johnsson fortsatte med *GSM-R* – problemet verkar bestå av två delar: det finns inga regler för vad som gäller när kommunikationen fungerar (sådan finns i Norge). Inte heller etablerade funktionskontroller och övning. Förslaget blir att kvantifiera potentiella risker av ovanstående och riskanalysens resultat vägleder till nästa steg. Christian Dalin har pratat med Appel. Erik Hedlund påpekade att man tidigare var inne på övningar av nödanrop. En utredning visade att nödanrop inte fungerade och man bör därför öva detta. Det händer även att nödanrop går fel. Erik Norrgård undrade om han har kvar underlaget? Erik Hedlund svarade att han ska leta fram det. Även fränkoppling av kontaktledningen diskuteras, men nödanrop är avsett att ersätta detta. Peter Sjöquist påpekade att det är två olika frågor – övning behöver inte innebära riskanalys. Terje Johnsson påpekade att en plan för övningar behövs. John-Åke Halldén påpekade att en riskanalys gjordes av tapp av kommunikation vid 4G-störningar och man kan ta upp denna. Terje Johnsson föreslog att packa ihop ett projekt som löser detta. Ronny Fredriksson, FSJ, påpekade att handhållna enheter inte var med i denna riskanalys. Red påpekade att det sägs att dessa inte störs. Ronny Fredriksson påpekade att det sägs det, men detta är inte verifierat. Åsa Anderzén påpekade att denna fråga är på aktivitetslistan.

Peter Sjöquist påpekade att mötet tog upp frågan om *ömsesidigt utbyte av inkomna rapporter m m* i en tidigare diskussion.

Peter Sjöquist påpekade angående *utrymning m m vid viltstängsel* att det finns farhåga hur man ska ta sig igenom detta vid evakueringar när man ska sätter upp viltstängsel – det finns inte i fokus för detta projekt. Man måste tänka på att komma in och ut för arbeten, evakueringar m m.

Kommande FRI-möte äger rum 2015-12-03 i World Trade Center i Stockholm kl 10–16. (*red och Trafikverkets minnesanteckningar 2015-09-17*)

Möte 2015-12-03

Fjärde kvartalets möte i *Forum för gemensam riskhantering trafiksäkerhetsrisker*, FRI, ägde återigen rum i centrala Stockholm och samlade 40 personer från Trafikverket, de stora tågoperatörerna (men även några mindre), några underhållsföretag samt branschorganisationerna BTO och JHRF – för något mer om FRI, se Spårburen 1/15.

John-Åke Halldén berättade att med en ny modell med anmälan via webben, att det finns viss förbättringspotential avseende anmälande, men att fortsätter med denna anmälningsmetod samt att det då kommer svarsmejl.

Mötet började med genomgång av ett antal *händelser, tillbud och avvikelser*. Från Trafikverket berättades om utredning av olyckor. En påkörning inträffade i Maj 2014-09-24 där det påbörjades arbete efter att ett resandetåg passerat. En dumper vänder, det är hastighetsänkning till 70 km/h, tåget påbörjar inbromsning men kör på dumpern och spårar ur – inga skadas. Man hade ett bra arbetsmiljöarbete med genomgång av regler, arbetsmiljöplanering m m, skyddsronder var genomförda, en trafikplaneringsplan med vändplats för dumprar var upprättad. Det var dock ej fungerade barriärer: hastighetsnedsättning, utpekad vändplats ej använd av dumpern och dumpern backade in i säkerhetszonen. Förslag till åtgärder: utvidga arbetsplatsområdet till att omfatta området nära spåransläggningen, undersöka möjligheter att uppmärksamma förare på att de kommer in fordon i säkerhetszonen samt se över möjligheten att ytterligare sänka sth vid arbetsplatser. Man ska också se över regelverket.

Lars Almqvist, Trafikverket, som informerade om en rapport om *fordon som inte detekteras av spårledning* och försvinner från spårplanen. Det har varit ett antal sådana händelser och man har tittat på flera orsaker. Kompositbromsblock kunde ge en isolerande hinna som gör att fordonen försvinner. I Kristinehamn 2006 försvann en motortralla, trolig orsak var lövhalka och medel mot detta. I Älmhult 2012-04-01 gällde det ett TRAXX-lok och där tror man det beror på vit gegra vid spåret. I Göteborg 2013-01-25 handlade det om ett lok av typ *Voith Gravita* där orsak inte hittats. I Herrljunga 2014-03-24 handlade det om en Y31 där man också tror det beror på vit gegra vid spåret. I Helsingborg 2014-10-13 gällde det en T44 där det kom in ett annat tåg på spåret där T44:an stod – det tåget lyckades bromsa. Troligen beror det på mycket sand på spåret som ger kortslutning. I Falköping 2015-03-23 var det

FRI-MÖTEN forts

en mätvagn IMV 200 som försvann, troligen p g a mycket rostigt spår. På Åstorp–Ängelholm 2015-10-05 drabbades ett Rc4-lok för halkbekämpning där det troligen beror på rostigt spår. I Hasslarp 2015-11-16 försvann en IMV 200, troligen p g a mycket rostigt spår.

En uppgift är att undersöka om kompositblock ger isolering – de nya blocken ska testas, enligt kommande TSD Godsvagnar ska de testas i testbänk. Enligt en TSI finns det förslag på vad som kan orsaka att fordonet inte detekteras:

- Axellast
- Spänningen i rälen
- Rost på hjul eller räls

Det finns forskningsrapporter om detta där man försöker förstå sambandet mellan hjul och räl, både mekaniskt och specifikt elektriskt. En annan diskuterar förhållande i Storbritannien som tittat på rost, löv, sand och bättre gångdynamik. Det kan vara obefogad skuld för kompositbromsblock – det kan vara avsaknad av gjutjärnsbromsblock som bidrar till bättre detekteringsmöjligheter. Bullerkrav innebär dock färre gjutjärnsbromsblock. Kan handla om att förslitningen sker på begränsad del av rälen. Erfarenheter av detta i Europa: I Frankrike och Nederländerna ser man sand och rost som troliga orsaker. I Belgien kräver ett spår oanvänt mer 72 timmar avsyning. En sammanfattning: Problemen har ökat de senaste åren, ett ändrat sätt att utnyttja banorna med mer likartad trafik, lättare trafik m m. Vanligaste orsaken är sand och rost. Slutsatser:

- Mycket trafik av samma sort
- Bättre gångdynamik
- Sandning
- Rost på räl och hjul
- Löv på rälen
- Flänssmörjning
- Mindre användning av gjutjärnsblock
- Föreningar

Vanligast är sand och rost. Svårigheter med andra orsaker är att repetera felet. Det är svårt att se samband mellan faktorer. Om kompositbromsblock bildar film eller inte? ERA är nöjd om de testas enligt deras förfarande. De tänker inte göra något åt texten i sina dokument.

Förslag till åtgärder:

Rost och sand. Information om att när ett spår inte har trafikerats under en längre tid ska det kontrolleras innan ibruktagande och information om rutiner vid hantering vid tillbud med att fordon försvinner från spårplanen. De bör då stängas av omgående för undersökning. Att instruktionerna för sandning följs att information till branschen om dessa. Information till branschen om att fordon som stått stilla länge behöver hjulundersökas angående rost. Trafikverket och BTO/Järnvägsföretagen borde arbeta tillsammans om detta.

Erik Hedlund, Green Cargo, undrade vad den vita geggan var för något? John-Åke Halldén svarade att inga

prov togs, men troligen kommer det från makadamtåg. Erik Hedlund påpekade att det finns sandningsregler i TSD Drift tillägg B och föreslog att ta med detta i JTF-arbetet. John-Åke Halldén svarade att man ska undvika sandning vid hastigheter under 20 km/h, men det är inte lätt att ändra en TSD. Man får arbeta med sandning och med att utreda, t ex kring kompositbromsblock. Erik Hedlund påpekade att man även måste beakta utländska vagnar; även Danmark har regler för trafikerings av tidigare avstängda bandelar. Bengt Ohlin, Arriva, undrade vad är en längre tids avstängning? Lars Almqvist svarade att man inte är klar med detta och det kanske ska vara olika tider i olika delar av landet. Bengt Ohlin undrade om problemet skulle försvinna med System E? Lars Almqvist m fl svarade att det gör det inte – och det är även problem vid vägboommar. Peter Sjöquist, SJ, påpekade att detta utretts två gånger och vid fjärrblockeringsutbyggnaden infördes nya regler om spår som inte trafikerats på en månad. Även i slutet av 80-talet var det problem med lätta fordon, t ex kring X20, och det gjordes utredningar då och han kan leta fram dessa.

John-Åke Halldén påpekade att snällare boggier och kompositbromsblock tillkommit. Peter Sjöquist föreslog att titta på de svenska erfarenheter som redan finns och kombinera med nya erfarenheter. Thomas Käck, VR Track, undrade vilka regler kring att köra igång igen som behöver studeras? Anders Larsson svarade att på RB körde man ett antal tåg tills rälen blev blanka. Red påpekte att man körde vissa tåg för att hålla spårledningarna igång under en stor strejk ca 1980. John-Åke Halldén påpekade att man behöver undvika tillbud till att fordon försvinner från spårplanen och vill ha samverkan. Erik Hedlund påpekade att man har talat om ny, mer finkornig, sand. Peter Sjöquist föreslog att ta upp detta i BTO fokusgrupp och bli titta på gamla utredningar. John-Åke Halldén meddelade att det finns en beredningsgrupp inom Trafikverket som har möte 2015-12-04 där detta ska tas upp – sandning, rost och utbildning. Peter Sjöquist påpekade att det finns gammal personal att kontakta.

Terje Johnsson berättade angående **JTF inklusive regelrådet** att det blivit en del förändringar: Transportstyrelsen har senarelagt tidpunkten till 2016-03-01 p g a att Transportstyrelsen inte fått godkänt från EU-kommissionen för nya föreskrifter. Han tror att de få godkännandet denna vecka, men senareläggningen ger lite tid för förberedelser. Det ger tid att informera personal och förändra säkerhetsstyrningssystemet. Införandet av TTJ följer plan: En överenskommelse om samarbete är framtagen (Trafikverket/BTO/FSJ). Man bildar *Regelrådet* som har startat upp och haft tre möten (med representanter från Trafikverket, BTO och FSJ) där man ägnat sig åt diskussioner och samverka för att ta fram en plan för 2016. Den första planen är nu så gott som klar och innehåller sex arbetsområden: Regler, rutiner och processer för exempelvis stopp av tåg ute på dubbelspår, översyn av området passage av signal i stopp, långa tåg (som är marknadskrav och ett regeringsuppdrag), EU-regelverk och uppgiftsfördelning i den svenska järnvägsbranschen (fjärde järnvägs-paketet, ny TSD Drift, JTF tas över av Trafikverket –

FRI-MÖTEN forts

men vissa delar kanske mer av järnvägsföretagen), bakgrund och principer för dagens regelverk samt en sista genomgång av ej hanterade ändringsförslag (från Transportstyrelsen).

Peter Sjöquist gav en bakgrund till regelverket: Det gjordes ett bra jobb i mitten av 1990-talet med grundprinciper, dessa var uppe i TRI-projektet, som var tänkt nordiskt – det finns bra material om hur tankarna varit och han föreslog att leta fram detta. Listan som finns ska inte ses som ett jätterevisionsförslag, men några är värda att ta vara på. Det finns nog också andra listor att titta på. Dessa behöver in till TTJ-förvaltningen. Terje Johnsson påpekade att han hör också en del, men man har enats om del: ändringar baserat på fakta, risker m m. Ändringsförslagen processas i respektive organisation upp till säkerhetschefen först. Man kommer att vända direkta förslag till den egna organisationen. Lars Almqvist undrade vem som ansvarar för TTJ? Terje Johnsson svarade att det är Trafikverkets säkerhetsstyrning under Åsa Anderzen, Terje Johnsson och Maria Hedkvist ansvarar för jobbet. Anders Larsson undrade om status att lägga ut TTJ på Trafikverkets hemsida? Terje Johnsson svarade att man konveterar Transportstyrelsens handböcker till Trafikverkets moduler, fått hjälp av Ulf Pålsson med inledningen, de ser ut som idag, kommer på Trafikverkets hemsida samt kommer att kunna laddas hem och beställas – inga nytryck görs. Bengt Ohlin undrade om inget ändras? Står det fortfarande JTF nu? Terje Johnsson svarade att i inledningen kommer det att stå att JTF ska läsas som TTJ och Transportstyrelsen ska läsas Trafikverket. För andra frågor m m så kontakta Terje Johnsson eller Maria Hedkvist.

Peter Sjöquist berättade angående **BTO TÅGDOK** och TTJ att det står att järnvägsföretagen ska ha regler. Det finns regelmallar, men förvaltningen av dessa har legat på sparlåga. Framtida förvaltning ska skötas av BTO regelgrupp och *Östersunds järnvägskompetens*. Behovet av att justera vissa TÅGDOK är identifierat sedan tidigare och man ska försöka genomföra en inventering av intresse för flera gemensamma beställningar. Listan ska synkas med regelrådets inriktningsbeslut för respektive år och studie genomförs om framtida fördelning – detta måste börja med en diskussion i regelrådet.

IngMarie Westrin och Guy Lindell, som är utredningsledare, båda från Trafikverket, berättade om **åtgärder olycksutredningsprocessen**. IngMarie Westrin är nu chef på olycksutredning och berättar om Trafikverkets d:o. Ett nytt arbetssätt är infört i Trafikverket med anpassning till Trafikverkets organisation (ett litet gäng för allvarliga olyckor, totalt 23 st, varav hälften järnväg och spridda i landet), verksamhetsnära ansvar (sprider arbetet till verksamhetsområden), identifikation av systemavvikelser (förbättra utredningar och hitta åtgärdsförslag) samt väg och järnväg tillsammans. Trafikverket har gjort en egen granskning av olycksutredning och -granskning, förbättringar och justeringar behövs samt har ett förbättringsprojekt igång.

Guy Lindell visade en bild över processen vid faktainsamling. Yngve Handspik, Trafikverket, kommenterade om olycksplatsansvarig (OPA) att det är en funktion som köps av den drifts- och underhållsansvarige och som ska samordna alla arbetsuppgifter på en olycksplats – det är ett kvalificerat arbete med många inblandade. Det kräver erfarenhet av ledande befattning och personen ska även vara faktainsamlare, men kan begära in resurser för detta. Guy Lindell fortsatte med att det även behövs kompletterande faktainsamling för att inom 72 timmar lämna en rapport. Det är ett beslutsmöte varje månad för att kolla omfattningen, om det varit något särskilt, liknande händelser m m. Trafikverket måste bli bättre på att samarbeta med andra inblandade. På mötena tas avvikelser upp och därefter är det åtgärdsmöten. Någon påpekade om faktainsamlingen att dåligt underhåll är en risk. Anne-Marie Olovsson påpekade att OPA kan vara tre parter – riskanalys av detta? Guy Lindell svarade att det inte är någon nyhet, i så fall är det kontrakt skrivet med dessa och det behövs inte någon analys. Yngve Handspik berättade att tidigare fanns en olycksberedskap och om det var för stort så kallades faktainsamlare in. Någon påpekade igen att OPA kan vara part i målet och det därmed finns risk för att bortse från sin egen roll. IngMarie Westrin svarade att om man är jävlig behöver man jobba tillsammans.

Bengt Ohlin påpekade att när det händer något ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget faktainsamla, men många järnvägsföretag kör över stora områden men har små organisationer – därför blir det faktainsamling via telefon och an tar hjälp av OPA. Det kan ta dygn om man ska ställa upp själv och det finns inte resurser. Guy Lindell påpekade att det inte är något hinder att kontakta OPA. Men man har ingen beredskap dygnet runt. Urban Lavén undrade varför man inte har beredskap dygnet runt? Handlar det om pengar? Tåg går dygnet runt... Guy Lindell svarade att det kan vara pengar. IngMarie Westrin svarade att när beredskapen dygnet runt togs bort riskanalyserades detta. Man behöver dock bli bättre på samarbeten. Flera lyfte detta på säkerhetskonferensen. Fungerar det, skulle det kunna göras bättre? Guy Lindell påpekade att det ska vara klart 2016-07-01. Kim Bäckström påpekade att det är en brist att inte ha beredskap dygnet runt.

Kim Bäckström fortsatte med att järnvägsföretagen är ofta små och finns det kravspecifikation på en OPA? Guy Lindell svarade att det finns en kravspecifikation. Kim Bäckström undrade om det finns en kravlista? Guy Lindell svarade att det finns en sådan – den kan läggas tillsammans med minnesanteckningarna. Anne-Marie Olovsson undrade om det finns krav på OPA och faktainsamlare från Trafikverket? Guy Lindell svarade att kravet på faktainsamlare är att de är utbildade på Järnvägsskolan. Håkan Sjöström påpekade att det är bättre med åtgärdsmöten, men han har inte blivit kallad på så många sådana – har man haft några för aggregerade händelser? Guy Lindell svarade att det inte finns nu, men man kommer till det. Någon påpekade att det finns underhållskontrakt som har OPA men inte faktainsamlare. John-Åke Halldén påpekade att Yngve Handspik står som kontaktperson för synpunkter om

FRI-MÖTEN forts

OPA, övrigt skickas till Guy Lindell – de går igenom och kommer åter på nästa FRI-möte. Urban Lavén undrade hur lång tid det går från faktainsamling till beslutsmöte? Guy Lindell svarade att det tar upp till en månad – vid allvarigare olyckor sätter utredningen igång genast. John-Åke Halldén påpekade att många utredningar snurrar för att man inte kommer fram men planeringsunderlag och åtgärder. Christian Dahlin berättade om nära döden-upplevelser där det behövs analyser av mängder av mindre händelser.

Christian Dahlin berättade att krav på **parkeringspår** enligt JTF är att de har mindre lutning än 2,5 promille – annars ska spåren ha skydd genom skyddsväxel eller spårspärr. Att mäta upp tio bangårdar är prioriterat och målet är att dessa snarast ska in i körordersystemet. Det har levererats mätvärden från Malmö gbg, Falköping, Helsingborg, Älvsjö gbg, Alvesta och Avesta Krylbo. Mätvärden är inte inlevererade från Jönköping, Hallsberg och Boden. För Avesta Krylbo kräver ett spår om-mätning (det stod tåg på spåret) och Vetteryd kan inte vara parkeringspår. Anders Larsson undrade när mätning görs på Hagalund? Christian Dahlin berättade att man gått på inkomna önskemål och Hagalund är rätt så prioriterad (genomfört under våren; red anm).

John-Åke Halldén meddelade angående **felaktig ordregivning** – vad händer nu? Det blir tydliga gränssnittsytor och uppdelning mellan avdelningarna *Planering* och *Trafikledning*. Trafikledning har rekryterat två personer som ska jobba med olycksutredning och avvikelsehantering och genomför simulatorövningar och repetitionsutbildning. Man behöver en bra analys. Man tycker inte det är bra och järnvägsföretagen har gjort en bra sammanställning medan Trafikverket har sammanställt en händelse... Peter Sjöquist påpekade att det inte är svar på frågan varför en mängd händelser inträffat.

Urban Lavén berättade att man genomfört verksamhetsövergripande **samtalsuppföljning** och en namnlista inför denna åt någon upp på vägen. Man hade ett uppstartsmöte 2015-11-18 i Göteborg med deltagande från Trafikverket, FSJ och BTO. Man ska granska säkerhetssamtalsamtal, definierade som talad kommunikation enligt JTF (TTJ). Man gick igenom tidigare analyser från 2007 och 2010, det var inga förbättringar från 2007 till 2010 och man kommer att använda frågeställningarna från 2010 med språkliga korrigeringar. Trafikverket håller på och samlar in samtal – man letar efter systematiska avvikelser, man har 250 samtal vardera från de sex trafikledningscentralerna, under december Malmö och Boden samt plockar bort rena informationssamtal. Av dessa ska 800 samtal analyseras. Från Trafikverket har två personer deltagit, från järnvägsföretagen sex och från spårentreprenörerna tre samt tre fackliga representanter (ATO).

Tidplanen är att insamling av samtalsmassa pågår, ett planerat analyssammaträde 2016-03-15–16 i Solna och 2016-04-05–06 i Göteborg. Rapport och remiss kommer ut under april, slutrapport planeras 2016-05-02. Frågeställningar som ska behandlas: An- Spårburen 4/16

vänds fast vokabulär, nås syftet, uttrycker parterna avsikten med samtalet, avvikande vokabulär m m. Kim Bäckström påpekade att det finns starka ATO på förarsidan – finns dessa med? Det är känsligt med att lyssna på samtal. Urban Lavén svarade att de inte finns med, men han ska lyfta frågan. John-Åke Halldén påpekade att de fackliga organisationerna utser sina representanter, men det är dock inte säkert att de tänker på föraraspekten. Någon påpekade att man inte kommer att hinna med alla dessa samtal på den tiden.

Kaj Andersson, Trafikverket, berättade att man gör en analys av problemet med **mång-OSPA** med åtgärdsförslag. Det handlar om signaler som passeras obehörigt tre eller flera gånger under en treårsperiod. Man tittar på om man kan göra något åt dessa. Man har genomfört en riktad analys av mång-OSPA-signaler (46 st) och resultatet är: Trafikverket har 9 signaler som behöver åtgärdas (en i Malmö är det beställt en flytt av). På vissa trafikplatser, t ex Hagalund, ska man ta fram tåget före en viss signal, men föraren köra hela vägen. Järnvägsföretagen har 8 signaler där förarna behöver uppmärksammas samt Trafikverket och järnvägsföretagen har 4 signaler som kräver åtgärder av båda. I Gävle behöver järnvägsföretagen och tågklararerna resonera ihop sig kring gräns mot godsbangården.

Det finns 6 redan åtgärdade signaler och inga åtgärder på 13 signaler. Det finns 4 signaler med korta försignalavstånd och förarna har inte linjekänedom som förr – där behöver man titta på projektering på dessa banor eller information till förarna. Ett annat problem för tågklararerna är att man ber föraren köra till baksidan av en signal. Bengt Ohlin undrade hur man resonerat om hur man hanterat förväntan om att lägga en växlingsväg, när bör ta en signal i taget. Kaj Andersson svarade att man har resonerat om detta – det har varit en stor smäll i Hagalund och man bör arbeta med detta. Bengt Ohlin berättade att man arbetar mycket med utbildning kring växling om detta. John-Åke Halldén påpekade att samarbete i OSPA-gruppen har fungerat riktigt bra. Håkan Sjöström fyllde på med att det både varit kort- och långsiktigt bra. Kaj Andersson framhöll att mera proaktivt arbete är bra.

Karin Sjöström, Trafikverket, meddelade att Transportstyrelsen har genomfört en revision och sett att reglerna om **farligt gods** inte följs, det som är brister att information saknas vid växling och spärrfärder, det behövs samordning med branschen om nya rutiner och JNB behöver förtydligas om larmnummer. Det räcker att meddela att farligt gods finns, men inte var. John-Åke Halldén påpekade att detta går till regelgruppen.

Christian Dahlin inledde **uppdatering av läget aktivtetslistan i övrigt** om *avvattning* vid *Skymossen* – olycksutredningen är klar, ingen åtgärdsplan är framtagen, det fanns ingen trumma men nu är en inlagd, sträckan är inte trädsäkrad och det var en period med extremt regn. Lärdom om och kring klimatanpassning? Gunnar Frisk, Tågkompaniet, påpekade att om vatten trycker i diken är det svårt att få rapport om det. Christian Dahlin berättade angående Trafikverkets arbete med **klimatanpassning** att en strategi var klar till

FRI-MÖTEN forts

december 2014 och handlingsplan blir klar till 2015-12-31: Man ska samla in och utreda information, inventera sårbara anläggningsdelar (det kan bli höga kostnader), anpassa ny- och ombyggnad för framtida klimat, anpassa (kontrakt med) underhållsmetoder, tillsyn och säkerhetsbesiktning. Christer Södergren påpekade att man har väckt frågan tidigare, region Mitt hade inte åtgärdat sina trummor m m – är det landsomfattande eller upp till varje region? Christian Dahlin svarade att detta är landsomfattande, handlar om att följa upp efterlevnaden av regelverk m m och se om positiva effekter sker. John-Åke Halldén påpekade att detta diskuteras på EU-nivå. Peter Sjöquist undrade om handlingsplanen publiceras eller skickas ut? Det finns oro kring dessa frågor. Christian Dahlin svarade att han tar med sig detta, handläggaren jobbar med detta i sin grupp från 2016-01-01 och han ska prata med denna.

Kaj Andersson berättade att *signalsamråd* går sakta men framåt; man har ändrat i rutiner och genomföra sådana inför ombyggnader i Gällivare, Stenkullen, Herrljunga och Gävle. Man har tagit upp pengar för att utarbeta nya rutiner i Trafikverkets processer.

John-Åke Halldén berättade om *övning nödsantal* att man ska man vända sig till karl-erik.andersson-pantzare@trafikverket.se. Urban Lavén är noterad som kontaktperson.

John-Åke Halldén meddelade att man ska återkomma om diverse frågor.

Terje Johnsson berättade först under *övriga frågor* att inga nya *frågor till/från Regelgruppen* är inkomna, men nya frågor kan tas upp i dag. Nästa möte i gruppen är 2015-12-15 och då blir det genomgång av det europeiska arbetet med en faktasammanställning av vad som pågår, planering av genomgång av utredning rörande bristande spårledningsförmåga och dess koppling till sandning och man avvaktar utredning och Transportstyrelsens nya föreskrift. För vallväxling är inriktningen nu att utvärdera befintliga dokumentens innehåll och eventuellt komplettera dessa – det går mot de grundläggande dokumenten för vissa bangårdar (Sundsvall, Ånge, Hallsberg m fl) och det borde finnas för alla. Tror inte det är klar till årsskiftet. Håkan Sjöström tyckte att det borde vara ett gemensamt regelverk. Terje Johansson påpekade att det finns lokala avvikelser.

Anders Larsson påpekade angående *växling på icke signalreglerade sidospår* att det är mest aktuellt i Malmö. Terje Johnsson svarade att det handlar om hur infrastrukturförvaltarna sköter sin samordningsuppgift. Man måste göra en riktig kartläggning i Malmö, hitta problem och lösningar. Infrastrukturförvaltaren måste bedöma om samordning behövs. John-Åke Halldén konstaterade att regelgruppen är på väg att utveckla sig mot goda arbetssätt som OSPA-gruppen.

Christer Södergren inledde *frågor från SJ* med *uppsättning av stängsling*. Det är välbehövligt men kan skapa nya risker – hur ska man klara att komma ut eller in? Det är också risk med där stängslet börjar och slutar – där kan man få in folk och djur i reservatet. Angående viltstängsel kom detta inte upp. Fler har reagerat på detta och det pågår nu ett intensivt arbete med detta – hur säkerställa att man kommer ut och in? Peter Sjöquist påpekade att det även handlar om hur underhållsentreprenörer kommer ut och in. Urban Lavén framhöll att det är rysansvärt vad som kan hända om t ex en vagn med farligt gods spårar ur. Endast vid planövergångar finns in- och utgångar. Hur ska man då komma in vid farligt gods? Detta är inte alls bra och är detta värt hanterandet av självmord? Bengt Ohlin påpekade att räddningstjänsten skär upp stängslen – ska järnvägsfordonsägare ha med motsvarade utrustning? Kaj Andersson svarade att där det händer mest påkörningar sätts stängsel upp, att det finns grindar och ska bli värmekameror vid gränserna. Anders Larsson undrade om man har riskanalyserat hur man kommer in genom grindarna? John-Åke Halldén svarade att han ska ta med sig frågan, men hade en motfråga om detta är en BTO- eller en SJ-uppfattning? Peter Sjöquist svarade att man inom BTO har en samsyn om dessa frågor. Det är ett bra syfte, men det skapar nya risker och har dessa hanterats?

Christer Södergren fortsatte med *värmeposter i Hagalund*, där man inte kommer till avslut, och där det handlar om elsäkerhet. SJ fick information om nya värmeposter och frågade hur dessa skulle hanteras – elsäkerhetslagen är annorlunda och lämnar stort ansvar hos anläggningsägaren. Man kontaktade Trafikverket, bolades runt, fick ett icke fullständigt utkast till instruktion, men depåpersonalen använder inte tågvärmeposterna i maj och det finns ett allvarligt fel i beskrivningen, lamporna har beskrivits fel, det är någon tågvärmepost där båda lamporna lyser samtidigt, man begär men får inte svar och 2015-06-30 kommer en rättad instruktion. Fortfarande har den fastställda instruktionen inte kommit. Han undrade hur viktiga frågor ska eskaleras inom Trafikverket? Hur göra på ett bättre sätt till nästa gång? Nu pågår installation av ytterligare nya tågvärmeposter Göteborg... Han har haft 55 kontakter i detta ärende!

John-Åke Halldén framhöll att man ska ha en fullvärdig dialog. Men ska detta forum avhandla elsäkerhetsrisker? Christian Dahlin höll med om att inte får vara så här och detta löser vi. Terje Johnsson hade en allmän fundering hur det är tänkt att fungera och har ett parallellt ärende, en ny tavla för detektoranläggning, som samråttas med BTO, men hur är den formella gången, ska det tas via JNB eller inte? Finns det en process för detta? John-Åke Halldén svarade att grundtanken är att det tas via JNB och ska ut i avvikelsemeddelanden. Terje Johnsson påpekade att det bör föregås av samrådsproceduren, utbildning m m och därför starta långt innan. Här finns något att titta på. John-Åke Halldén påpekade att handlar om implementering av beslutsprocess för dokument – det är inte tagit med i beslutsprocessen. Christer Södergren undrade hur man driver projekt inom Trafikverket – projektledaren verkar väl-

FRI-MÖTEN forts

digt avgränsad, men hur ordna med överlämning och samtidigt komma med instruktioner vilket inte verkar hända. John-Åke Halldén efterlyste helhetsyn.

Urban Lavén undrade om någon annan har fått det underlag som SJ fick? John-Åke Halldén svarade att detta tar Christian Dahlin med sig. Christer Södergren påpekade att säkerställa den allmänna informationen är FRI forumet för. Det finns också om behov av information om avvisningsanläggningar, långa driftplatser m.m. Han påpekade att det faktum att Ånge får dubbelspår kring sig går mot kända principer. John-Åke Halldén påpekade att det gäller att tydliggöra principer i TTJ. Kaj Andersson påpekade att man lämnar över en projektbeskrivning och sedan har man inte koll. Han såg signalsamråd som ett sätt att ta åter kontrollen. John-Åke Halldén påpekade att i ett stort företag så försvinner problemen inte helt. Terje Johnsson undrade vad blir konsekvenser av stora driftsplatser? John-Åke Halldén tog med sig frågorna.

Christer Södergren fortsatte med *informationsspridning från Trafikverket till järnvägsföretagen*, föranlett av Trafikverkets information om *lövhalka*. Till en del företag kom informationen under juni–augusti, hälften har fått information, men andra hälften har inte fått. Kundansvariga har fått i uppgift att sända ut, men här finns krav som inte meddelats, och han ifrågasätter om krav kan ställas på detta sätt. Han efterlyste en översikt på hemsidan. Peter Sjöquist påpekade att detta togs upp på informationsträffar och det fanns broschyr på hemsidan. Det fanns andra bra broschyrer, men hur blir dessa tillgängliga, det behövs ett styrt förfarande hur informationen kommer fram. John-Åke Halldén påpekade att detta har varit uppe i en grupp tillsammans med BTO. Peter Sjöquist tyckte att detta i stället borde hanteras i FRI – detta handlar om gemensamma risker. Christian Dahlin svarade att detta bör hanteras i driftforum, informationen ligger på hemsidan och hanteras av kundansvariga. Ann-Marie Olovsson påpekade att det inte kommit ut så mycket information till sådana som håller på och teckna ett avtal – det ska skickas även till sådana.

Christer Södergren påpekade ytterligare problem med *nödsamtal*. Vid en personpåkörning 2015-10-15 i Häggvik ville föraren rapportera för att hindra andra tåg, men samtalet drog ut på tiden och han hade medhörning vilket gjorde att många andra hörde – man är dåliga på hur nödsamtal hanteras. John-Åke Halldén svarade att man får ta upp detta i denna grupp – Karl-Erik Andersson-Pantzare kontaktas av Urban Lavén.

Christer Södergren fortsatte med en fråga från förare om vad installerade anläggningar vid spåren i Göteborg och Skövde var för något – det visade sig vara en av ett företag installerad *avvisningsanläggning*, vilken man saknade information om – igen! John-Åke Halldén påpekade att det gäller att i tid tala om vad man gör.

Erik Hedlund hade en *fråga från Green Cargo* – 2015—11-02 körde ett tåg Säter–Vikmanshyttan på en person. Någon trodde sig kört på något, tåget efter hittade en människa, vilket var en konstig händelse. Det finns flera liknande händelser och agerandet när en sådan misstänkt händelse hanteras behöver studeras. John-Åke Halldén påpekade att detta är en fråga för regelgruppen. Kaj Andersson påpekade att det varit misstänkta *personpåkörningar* som var and, ugglor, vildsvin m.m. Håkan Sjöström påpekade att man inte vill ha idiotstopp som vid personer i spår. John-Åke Halldén påpekade att man behöver vara överens mellan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren hur detta ska hanteras. Urban Lavén påpekade att det är individuellt mellan personer hur man reagerar vid personpåkörningar.

Yngve Handspik påpekade angående *frågor från Tågkompaniet* att *nya plattformssignaler* står i TDOK 2014:0337 som är styrande dok, huvudregeln är att utrustning i plattform ska uppfylla kraven i Vägmarkesförordningen och nuvarande lösning med gula ljussignaler och vita bommar ska fasas ut vid väsentliga ombyggnader. Hittills har två stationer, Fagersta C och Hofors byggts om och Trafikverket tar tacksamt emot synpunkter om dessa signaler. Tågkompaniets förare har upplevt att blinkande röda signaler stör. Ann-Marie Olovsson undrade om riskanalys genomförts? Yngve Handspik svarade att det inte gjorts. Ohlin undrade om det blir vitt ljus när bommarna är nere? Yngve Handspik svarade att han inte vet. Bengt Ohlin påpekade att hur då veta när de är ur bruk – det är absolut en förändring mot tidigare som bör göras riskanalys på. Erik Hedlund höll med om att det är en påverkande förändring, där ett steg är överhoppat. Har det ändrats något i reglerna? Yngve Handspik svarade att dessa har funnits en tid och byggda enligt vägmärkesförordningen.

Ann-Marie Olovsson påpekade att järnvägsföretagen måste göra riskanalyser även enligt regler från Transportstyresen – detta borde ha varit med i arbetet. John-Åke Halldén påpekade att man ska se till att järnvägsföretagen får information innan ibruktageandet – handlar det om fullständig signalering? Måste i så fall bereda det i regelgruppen. Erik Hedlund påpekade att sådant som signalerar till föraren saknas. John-Åke Halldén påpekade att man måste kolla om detta stämmer mot JTF-reglerna och Terje Johnsson höll med om detta. Thomas Käck undrade om nuvarande signalering saknar lagstöd? Yngve Handspik svarade att de får finnas kvar, men vid väsentliga förändringar ska de byggas om – Trafikverket har inget program för detta utan det införs vid ombyggnader. Bengt Ohlin påpekade att det kommer att bli en fråga om vad som gäller vid påkörning – man måste kolla regelverket. John-Åke Halldén tar med regler om detta till regelgruppen och fråga om processen till beredningsgruppen. Yngve Handspik påpekade att trafikanter ska mötas av en enhetlig signalering.

FRI-MÖTEN forts

Gunnar Frisk påpekade om en förändring att 2017-01-01 ska *reflexvästar* vara klass 3, men det finns en gräns vid storlek 38, men den minsta föraren har storlek 32. De arbetar inte på spår utan har förflyttning. Orange är bättre och Christian Dahlin tar frågan till beredningsgruppen. Anders Larsson påpekade att folk vid spårmaskiner med gula västar försvinner. Peter Sjöquist påpekade att orange kläder försvinner och han är upprörd över att orange västar försvinner. Förarna tycker inte gul färg är bra.

Bengt Ohlin berättade han redan fått reda på svar på *frågan från Arriva* – Trafikverket har gått ut med info tillsammans med Migrationsverket att spår inte ska användas som gångväg. Urban Lavén påpekade att det är problem i Kopparberg där staket är sönderklippt och det blir spring igen.

John-Åke Halldén påpekade angående *utvärdering av FRI* att inför nästa år ska man fundera på vad som är bra och kan bli bättre; dessutom är det dags för en djupare utvärdering – det behövs nya regler, en ordentlig utvärdering och därefter skriver man om instruktionen för FRI. Om gemensamma risker ska dessa hanteras gemensamt, men det kan också vara helhetsbilden om alla risker, en miniminivå. Det behövs större tydlighet om vilka som bör ingå, nu är det järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, men med fjärde järnvägspaketet infört omfattas underhållsansvariga, lastare m fl. Man kommer att skicka ut papper om hur riskhanteringen ska hanteras inom respektive järnvägsföretag, vad som kan göras gemensamt, vilka som ska delta – med önskemål om svar till 2016-02-08. Huvudpunkt på mötet 2016-02-23 är hur driva FRI i framtiden. Redan nu har man funderar på hur gå vidare, om att sätta till en arbetsgrupp, remitera senast maj 2016 för att septembermötet ska kunna ta beslut om detta.

Peter Sjöquist påpekade att det varit diskussion om när agenda och material ska sändas mot när man har möjlighet att träffas i BTO fokusgrupp. Det borde vara några fler för beredning – ett agendaråd med Trafikverket, BTO, FSJ och möjligen andra infrastrukturförvaltare – som håller på med vad som ska komma upp på mötena. John-Åke Halldén föreslog att komma med två namn till agendarådet. Gärna en sammanställning av fler än honom själv.

Kommande FRI-möten äger rum 2016-02-23, 2016-05-19, 2016-09-29 och 2016-12-08, samtliga i Stockholm(strakten) kl 09:30–16. Red framförde att Transportstyrelsens branschrådsmöten inte bör läggas samtidigt – John-Åke Halldén åtog sig att informera dem. (*red och Trafikverkets minnesanteckningar 2015-12-03*)

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

Möte 2015-12-10

Mötet, som ägde rum i Stockholm, samlade 75 personer. Här kommer lite info som red bedömer är viktig för oss. Dagordningen, presentationerna, mötesanteckningar m m finns på Branschrådets hemsida under länken:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/branschradet/Moten/2015/motet-den-10-december-2015/>

Pär Norling *inledde* med att presentera agendan som har ett annorlunda upplägg. Tidigare har det varit väldigt mycket korvstopning på dessa möten och i fortsättningen är i stället avsikten att koncentrera mötena kring ett ämne – man ska kunna läsa information om aktiviteter i EU-arbetsgrupperna RISC och SERAC på hemsidan i januari. Clas Elgemyr m fl ska berätta om vad man upptäcker vid till tillsyn m m.

Maria Jäderholm berättade om *aktuella frågor* nu och under 2016. Angående *fjärde järnvägspaketet* så är den *tekniska pelaren* i stort sett klar och man följer vad som händer inom ERA. Den *politiska pelaren* ska bli klar våren 2016 efter förhandlingar i rådet m m.

Inom *säkerhet* pågår revision av TSD drift och trafikledning som börjar 2016-01-16. Tillägg B är andra regler för harmoniserad drift och tillägg C är metod för säkerhetsrelaterad kommunikation – det är fokus på tillägg B. 2016 – 2017 uppdateras en genomförandeplan i juni 2017 och man ska titta på vissa utvalda medlemsstater, dock inte Sverige – Bertil Karlsson jobbar med detta. JTF upphävs 2016-03-01. Det ha publicerats en tillsynsstrategi för järnvägsföretag med säkerhetsintyg och infrastrukturförvaltare.

Inom driftskompatibilitet ska man ta fram nationella regler (för öppna punkter) som ska gå på remiss våren 2016 och informeras om på ett informationsmöte (till detta kallas det via branschrådets mejllista). Nytt bemyndigande handlar om olika egenskapskrav för järnväg, tunnelbana, spårväg, väg och gata (bygg och -planförordningen).

Ett antal *rapporter* kommer: Man ska följa och rapportera kapacitetstilldelningsprocessen, undersöka utbud och priser på järnvägslinjer, kartlägga järnvägsmarknaden i Sverige m m. Man kan kontakta Per Andersson om detta.

Per Norling påpekade att något ges ut som nationella regler.

Clas Elgemyr inledde genomgången av *vad är ett säkerhetsstyrningssystem* med att brister finns hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, att man får syn på dessa vid tillståndsprövning och tillsyn. Många tycker det är svårt, det köps säkerhetsstyrningssystem och man kopierar andras.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Vanliga brister vid ansökan är:

- Man missar vilka regler som man omfattas av (merparten av EU-förordningar)
- Den röda tråden i säkerhetsstyrningssystemet är svårt att hitta för Transportstyrelsen
- Säkerhetsstyrningssystemet är inte anpassat efter den egna tänkta verksamheten
- Man är inte själv delaktig i framtagandet av säkerhetsstyrningssystemet
- Rutiner för rapportering och återställande efter olyckor
- Man ser inte risker i den egna verksamheten

Vanliga brister vid tillsyn är:

- Identifiering och implementering av lagstiftning (framförallt EU-förordningar, CSM RA och CSM monitoring)
- Bristfällig dokumentation
- Verksamhetsutövarna har svårt att hitta i sitt system
- Har olika säkerhetsstyrningssystem,
 - det är dokumenterat på ett sätt
 - tillämpas på ett annat sätt
 - vanligt när verksamhetsutövarna har tagit hjälp med att med skapandet av säkerhetsstyrningssystemet
- Har ingen dialog med angränsande förvaltare eller järnvägsföretagen

Anders Ulvén framhöll att det styrs av järnvägslagen och han ska försöka ge en bild av säkerhetsstyrningssystem. Bedrivande av järnvägstrafik eller infrastruktur måste ha tillstånd enligt 2 kap. 5 § respektive enligt 3 kap. 1, 3, 4 och 7 §§, där det står att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och andra säkerhetsbestämmelser. TSFS 2015:34 reglerar minsta innehåll i säkerhetsstyrningssystemet och övriga säkerhetsbestämmelser. Förordningen (EU) nr 1158/2010 (för järnvägsföretag), bilaga II är säkerhetsstyrningssystemet, bilaga III är övriga säkerhetsbestämmelser, och dessa ska tydligt tala om vad ska ingå. Förordningen (EU) nr 1169/2010 (för infrastrukturförvaltare) är annorlunda uppbyggd med säkerhetssystemet i bilaga II, avsnitt A–S, och övriga säkerhetsbestämmelser i avsnitt T–W. Syftet är att skapa en trygg och säker verksamhet och förhindra allvarliga olyckor och katastrofer. Kraven på järnvägstrafik är stränga eftersom framförande av järnvägsfordon m m under icke kontrollerade former kan innebära katastrof.

Vad är då ett säkerhetsstyrningssystem? Det är ledningens system för att säkerställa att verksamheten styrs och utförs på ett säkert sätt. Detta ska hantera att verksamhetens alla risker tryggas, inklusive entreprenörer och leverantörer samt andra aktörer på samma järnvägsnät. Kunskaper om risker kan erhållas p g a olycka (reaktiv) eller förutspås genom en riskanalys (proaktivt). Säkerhetsstyrningssystemet ska kunna identifiera och hantera risker både proaktivt och reaktivt – oavsett hur riskerna identifieras är det ledningens

ansvar att ta hand om dem. Det räcker alltså inte att t ex lokförarna gör ett gott arbete – identifierade risker måste tillbaks till ledningen för att tas hand om. Om förändringar i verksamheten inte riskanalyseras står organisationen helt ovetande om vad som kan hända. Han visade en schematisk bild av säkerhetsstyrningssystem – det finns även en manual att läsa.

Järnvägsföretag med säkerhetsintyg del A och del B. Säkerhetsstyrningssystemet finns i del A, som ska identifiera vad som krävs för att bedriva, övervaka och följa upp, granska och hantera förändringar i den dagliga driften. Del B hanterar det som specifikt krävs för den dagliga driften i olika länder (ett intyg del B per land). Vid tillståndsgivningen granskar Transportstyrelsen att den sökande uppvisar de förfaranden och processer som behövs för sökt typ av tillstånd – ett dokumenterat säkerhetsstyrningssystem. Transportstyrelsen kontrollerar vid tillsyn – genom stickprov – att man har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem. Har man och tillämpar man de processer och förfaranden som krävs för verksamheten – här finns det brister. Det ska inte vara två säkerhetsstyrningssystem för dokument och tillämpning – de ska sitta ihop.

Processer i ett säkerhetsstyrningssystem är stegvist ordnade aktiviteter som tillämpas i verksamhet med syfte att leverera en produkt eller tjänst och är uppdelade i huvud-, stöd- och ledningsprocesser. Styrande och stödjande dokument – är beskrivningar av vad som ska göras i processerna. Exempel om att köra tåg, rutiner (vad, hur och vem), ledningsprocesser (fördela och följa upp ansvaret), operativa bestämmelser, stödprocesser (underhåll av fordon, utbildning av operativ personal). Att arbeta i ett säkerhetsstyrningssystem handlar om ständiga förbättringar: Planera, göra, följa upp och åtgärda – ledningen övervakar detta.

EU-förordningen 1078/2012 handlar om CSM övervakning: vi vill inte ha urspårningar, kollisioner och bränder. Riskfaktorer är t ex OSPA och axelbrott. Tekniska och organisatoriska barriärer är dokumenterat i säkerhetsstyrningssystemet. Detta följs upp genom indikatorer. Han visade en sammanställning ("Folkemodellen") över hur alla regler hänger ihop kring säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd: Företaget ska gå igenom säkerhetsstyrningssystemet och analysera risker. Man har i Folkemodellen kartlagt hur regelverket säkerhetsmässigt ser ut för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare. Det är mycket att hålla koll på och nu har ytterligare tillkommit.

En sammanfattning: Ledningen måste vara involverad och engagerad i säkerhetsarbetet, man ska identifiera och hantera risker vid förändringar, egna och gemensamma, man ska övervaka riskerna – är säkerhetsstyrningssystemet ändamålsenligt och effektivt?, internera processer och förfaranden – granska om korrekt tillämpning görs av dokumenterade förfaranden, utvärdera och ständigt förbättra säkerhetsstyrningssystemet (planera, göra, kontrollera och agera) samt dokumentera ställningstaganden.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Anders Ulvén öppnade för diskussion med frågor om vad är syftet, hur uppnår man det, vilka är det viktigaste delarna för att få ett säkerhetsstyrningssystem att fungera – hur ser ni på detta, vad är er bild och vision samt vad är nästa steg? Carl Johan Andersson, Göteborgs Hamn, påpekade att man ägnar sig åt att hyra ut terminaler, sysslar med omlastning av tågen, behöver säkerhetssystem för lastning och när omfattas man? Anders Ulvén svarade att den som drar vagnen är ansvarig – det gäller att följa dennes regler för lastsäkring. Carl Johan Andersson undrade om bara järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har ansvar? Svaret är att även avsändaren har ansvar. Som infrastrukturförvaltare har man också ansvar och det var bra att detta togs upp. Man ska ha dialog med andra aktörer, t ex möten om gemensamma risker.

Folke Bark påpekade att det är mycket viktigt att genomföra riskanalyser och även gemensamma d:o – även underleverantörer ska jobba med detta. Det formella ansvaret har den som ska se till att de andra gör det. En person från Stockholmståg som arbetat med säkerhet och nu i ledningen påpekade angående att involvera alla i säkerhetsarbetet att det är svårt att nå alla, men processen är bra. Bilden blev en aha-upplevelse och det ska bli en naturlig del av vardagen. Anders Ulvén undrade om man ska anordna utbildning igen? Flera tyckte att det var en bra idé. Jan Åström berättade att han representerar de gula maskinerna som jobbar på järnvägen. Man har inhyrda underentreprenörer och undrade om dessas säkerstyrning ska involveras? Man jobbar med lastning och lossning – ska det in i säkerhetsstyrningssystemet. Claes Elgemyr svarade att de har det i sitt eget säkerhetsstyrningssystem, men infrastrukturförvaltaren är ansvarig. Anders Ulvén påpekade att de är även järnvägsföretag och då ska ha säkerhetssystem. Men vid avstängt spår behövs det inte, men det är problem med att särskilja detta. Jan Åström påpekade att man förflyttar sig under arbete, startar om arbetet och detta ska infrastrukturförvaltare ta hand om i sitt säkerhetsstyrningssystem.

Martina Dahlström, Lloyd's Register Consulting, undrade hur "icke väsentligt" bedöms. Anders Ulvén svarade att det handlar om att identifiera risker som kommer, bedöma om det är väsentligt eller ej – har aktörerna metod för detta och att titta om man har förfaranden för detta och hur man tagit hand om detta – det väsentliga avhandlas enligt CSM RA. Men man ska dokumentera även det icke väsentliga. Pär Norling påpekade att väsentlighetsbedömningen kommer in i bedömandet - vad kan myndigheterna förenkla för aktörerna? Folke Bark påpekade att många glömmer bort den delen – man ska ta hand om alla risker och gå tillbaka till säkerhetsstyrningssystemet, ta hand om risker och kontrollera samt följa upp. Man kan behöva en ny indikator för detta. Något som ställer till det är väsentlig förändring och skyldigheten att ta hand om väsentliga förändringar.

Urban Lavén undrade om det kan uppstå en tvist om en förändring är väsentlig eller ej? Anders Ulvén svarade Spårburen 4/16

att berätta hur ni gjorde, kom fram till det och varför. Det är inte sagt hur mycket ni kan göra. Viktigt är att det dokumenteras. Pär Norling påpekade att man är osäkra på mandatet. I Danmark kan man få tillbaka. Åsa Anderzén påpekade att det inte varit så mycket om kraven på övervakning men Transportstyrelsen har börjat tillsyn på detta – vad har ni sett och vad är viktigt? Anders Ulvén svarade att det är ganska många som inte tittat på detta, andra jobbat aktivt med detta. Detta har börjat i juni 2013 och nu har man börjat kolla detta, vilka indikatorer har man, hur följer man dem? Folke Bark fyllde på med att många har börjat jobbat med detta nu och är nu bra på den reaktiva delen, sämre på den proaktiva. Man ska identifiera övervakningsprocessen, ha en övervakningsstrategi, veta hur göra, identifiera faror och risker, ta hand om dem, mäta och följa upp, ha en handlingsplan samt följa den. Man har inte tänkt helhetsgreppet. Detta är ett Columbi ägg – att komma till ständiga förbättringar. Utbildning, personal, rapporteringssystemet – man kan inte bara anlita en konsult utan måste jobba aktivt med detta själv.

Bengt Ohlin berättade om *Arrivas hantering av säkerhetsstyrningssystemet*. Det har blivit ökande krav genom tillsyn och säkerhetsstyrningssystemet och man har fått feedback om att sänka graden hur man jobbar. Den största risken är varandra och det handlar därmed om att övervaka varandra. Man kunde själv hantera säkerhetsstyrningssystemet för två år sedan, det nu handlar det bara om hur ledningen jobbar med detta och utmaningen blir större. Rutiner för att implementera säkerhetsstyrningssystemet i ledningsarbete har nu många öar, man har städat i säkerhetsstyrningssystemet, tagit bort hur och har i stället fokus på vad. Det finns olika förutsättningar att hantera ledningsarbetet beroende på respektive driftsområdes förutsättningar. Det är nu fokus på ledningens hantering av risker – riskbedömning och -analyser, uppföljning av riskreducerande åtgärder – dokumentera samt avsluta och åstadkomma uppföljning av utfallet. Man ska akta sig för att överlåta arbetet på konsulter.

Man har genomfört grundutbildning av ledningspersonalen i CSM RA och Arriva säkerhetsstyrningssystem (med fokus på ledningen i driftområden, VD samt divisionsdirektör/regionchef), obligatorisk fortbildning i säkerhetsstyrningssystemet för ledningspersonal från 2016-01-01 (för driftschef, enhetschef, personalplanerare, trafikledningschef, fordons- och underhållschef) ska genomföras under första kvartalet, man ska kunna leta upp var det står samt bli kunskapsprov. Han har inte resultat av detta nu men kan återkomma. Man ska ha avropsavtal med oberoende organ för bedömning enligt CSM RA och två riskanalyser (att underhåll överläts samt att OPA i Stockholm även hantera nationell trafik) har godkänts av oberoende organ under 2015 och förväntar sig ett mål i *Förvaltningsrätten* om vad som är väsentlig förändring. De lokala driftområdenas arbete med riskbedömning och riskanalyser börjar bli rutin. Man genomför riskanalyser på avveckling av två kontrakt och släpper in den tillträdande operatören för att denne ska få se hur man jobbat säkerhet. Avveckling av uppdrag är dock en jätterisk.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Arriva har förändrat principerna för interna revisioner. Hela säkerhetsstyrningssystemet ska revideras vart tredje år (numera indelat i fem fokusområden): informationssystemet, fordon, personal, ledning och styrning, underentreprenörer och leverantörer. 2015 är det fokus på *ledning och styrning* samt *personal* med tydlig beskrivning av identifierade avvikelser samt vem som är ansvarig, handlingsplan har sänts in från varje driftsområde och för varje avvikelse med några exempel. Någon frågade hur man fått företagets ledning med på tåget? Bengt Ohlin svarade att man varit väldigt tydlig med detta – Arriva trafikerar flera ”öar”, vill inte ställa trafik överallt, det rö oerhört komplext och komplexiteten ökar. Det gäller att omsätta detta till praktisk verklighet och vardag. Susanne Kallman, TRV, påpekade att man har risker hela tiden, exempelvis missförstånd mellan lokförare och tågklarare – hur dokumenteras dessa risker för att få överblick? Bengt Ohlin svarade att den viktigaste indikatorn är OSPA-A – då är något annat fel. Olyckor är reaktivt, sedan uppföljning av dessa m m. Man ska ut till cheferna i verkligheten. Susanne Kallman undrade hur detta dokumenteras? Bengt Ohlin svarade att det står vad det är vi mäter. Någon frågade hur många personer som jobbar med säkerhet? Bengt Ohlin svarade att själva avdelningen består av fem personer som jobbar med järnväg, en med buss – han hoppas att det är betydligt fler i ledningen m m.

Diskussionen av ovanstående frågor började med att någon tyckte att ovanstående var en bra presentation som just framhöll proceduren och den styrning som finns i systemet – det Transportstyrelsen ser vid tillsynen är att säkerhetsstyrningssystemet kopieras – system eller styrning i system? Det är bra att fokusera på att planera, göra o s v. Angående övergripande säkerhetsmål för Sverige – hur jobbar Transportstyrelsen mot dessa mål och förmedlar dessa mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare? Anders Ulvén svarade att säkerhetsstyrningssystemet inte är anpassat efter sin verksamhet, just genom att man fått hjälp. Claes Elgemyr fyllde på med att man begär ut säkerhetsstyrningssystem för liknande verksamhet från diariet. Åsa Anderzén påpekade att ska man få ledningen engagerad handlar det om att förenkla kommunikationen och göra det begripligt. Anders Ulvén gjorde en bra presentation.

Stefan Halldén påpekade om de två säkerhetsstyrningssystemen, dokumenten och verkligheten, att han ser att det finns dokument som inte följs – om dels verkligheten avviker är i stället dokumenten verkligheten? Anders Ulvén svarade att det finns många varianter, så berättar man om riskhantering, beskriver den, men inte dokumenterar - dokumentera då detta. Stefan Halldén undrade om aktörerna har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem men inte dokumenterar som de ska eller är det omvända vanligare? Anders Ulvén svarade att finns åt olika håll och kanter – många har ett säkerhetsstyrningssystem, men inte enligt dettas syfte och enligt lagen. Folke Bark påpekade att alla som har tillstånd har ett säkerhetsstyrningssystem och sedan fun-
Spårburen 4/16

gerar detta mer eller mindre bra – problem är när det inte fungerar som tänkt. Urban Lavén filosoferade om vad säkerhetsstyrningssystemet är och syftet, hur man uppnår syftet, t ex som Arriva har gjort med prov för att upprätthålla sin tjänst – får man inte upp insikten bland ledning och personal så fungerar det inte. Man ska ha medarbetare som är insatta i detta och några att diskutera med. Christer Södergren påpekade att detta växte fram – en nykomling som *A-Train* som byggde upp något nytt och ganska enkelt. Det finns en kärna där, detta är styrning, det är någon som gör det och man måste styra och det är då man får hög säkerhet.

Anders Larsson undrade angående uppdatering av EU-förordningar hur mycket som ändras och när träder de i kraft? Folke Bark svarade lite kort om arbetsgruppen för ändring av CSN 1158, 1169 m fl. Man började för lite mer än ett år sedan, en referensgrupp tillsattes, man har haft möten en gång i månaden i Lille där bl a Christer Södergren, Susanne Kallman och Bengt Ohlin deltagit. Jobbet börjar kristallisera ut sig och man ska skriva ut förslaget samt sjösätta det 2017 tillsammans med fjärde järnvägspaketet. Förändringarna betonar sådant som redan finns i Sverige, man har haft en bra start, har en högre nivå, det blir inte så detaljerat samt ska betona planera, göra o s v och ledningens ansvar. Man ska föra in personalfrågor, schemaläggning och hänsyn till ombyggnad. I Sverige finns olika myndigheter för säkerhet och arbetsmiljö – arbetsmiljö är integrerad med säkerhet i andra länder.

Terje Johnsson tyckte att detta var en bra diskussion och det känns ju nödvändigt att eftersträva maximal enkelhet. Utmaningen är kanske att ytterligare förenkla Folkemodellen? Hur göra detta enkelt och begripligt? Hur komplicerat kan det bli innan det kollapsar under sin egen tyngd? Ett annat problem är att flera företag köpt/lånat säkerhetsstyrningssystem från andra företag och hur ska man reagera på detta.? Stänga ner dem? Anders Ulvén svarade att det handlar om både och. Transportstyrelsen har stängt ner ungefär ett järnvägsföretag per år, men försöker i första hand få en aktör tillbaka på banan genom företagsmöten, förelägganden med och utan viten; det handlar om enskild prövning från företag till företag. Man har några idéer om hur Transportstyrelsen kan förbättra och förenkla. Terje Johnsson trodde på förenkling och kunskapspridning för att reducera upplevden att det är konstigt och svårt. Energin ska läggas på att utveckla verksamhet och affärer. Det har gjorts mycket, man kan göra fler steg och alla kan hjälp till med det.

Claes Elgemyr påpekade att vad man gör när brister hittas, t ex inte har dokumenterat systemet men det fungerar i verkligheten, är att då hjälpa till; men har systemet men inte följer det, då är det återkallande. Lars Yngström hade en reflektion om att för TÅGAB, som startade 1993 som det första av de nya godstrafikbolagen, var det lätt och överkomligt. Man ärvde den gamla SJ-kulturen och hade förtroende hos dåvarande Järnvägsinspektionen – i dag skulle TÅGAB inte kunna starta eftersom det behövs stora företag bakom. Han tyckte att Bengt Ohlins presentation var alldeles utmärkt – man har förlorat två kontroller, p g a dyrt

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

men bra säkerhetsstyrningssystem, och är även verk-samma i Norge där det är jämförelsevis värre. Många företag har försvunnit under åren – det är tur att TÅGAB startade när man gjorde, annars hade man inte funnits.

Susanne Kallman hade idéer om att det skulle kunna finnas en utbildning för branschen i säkerhetsstyrningssystem någon eller några gånger per år och en annan utbildning i hur man bedömer väsentliga ändringar enligt CSM RA och sedan CSM CST. Anders Ulvén påpekade att Transportstyrelsen ska följa olika saker och rapporterar till ERA byggd på de rapporter man får. EU tittade på Sverige i form av Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, Statens Haverikommission och man har att följa de transportpolitiska målen och har därför inte bara säkerhet att styra på. Susanne Kallman påpekade att om man tittar på data som säkerhetsindikatorerna ger är det reaktivt, men detta handlade om att arbeta proaktivt.

Anders Ulvén påpekade att Transportstyrelsen ser över sina processer, ser över tillstånd, tittar på företagens mognadstrappa och kan eventuellt visa detta i dag – man har testkört detta på ett företag i höst. Angående förslaget om utbildning om godkännandeprocessen så vill man ha det oftare; man hade en utbildning om CSM RA, det var även positivt och man tittar på detta. Claes Elgemyr påpekade att detta måste ha en balans mot utövandet av tillsyn. Pär Norling föreslog att koppla åter genom att riskbedöma redan vid tillståndsförfarandet. Bengt Ohlin påpekade att Arriva har tagit hand om allt, men på sitt sätt – man kan identifiera var de olika redan finns. Man måste göra detta för att inte bli av med tillståndet och ska i BTO ska vara mer provocerande, delge varandra mer uppgifter och erfarenheter, även utmana mer samt kan vara öppna om detta.

Kristina Lindroth, Transportstyrelsen, påpekade angående hur utveckla tillstånds- och tillsynsprocessen att man kan använda mognadstrappan – företag är olika mogna. I botten är tillståndsprövningen, att det finns skriftliga rutiner m m (att utveckla en framväxande säkerhetskultur), utveckla regelefterlevnad; i nästa steg hantera och förbättra ändamålsenligt säkerhetsstyrningssystem, i nästa steg involvera all personal i förbättringar, nästa steg samarbeta över funktionsgränser och se nytta av kontinuerliga förbättringar. Därefter kommer ett steg om förståelse och lärande, att kontinuerligt lära och förbättra. Kim Bäckström berättade att Swedtrac haft påhälsning av Transportstyrelsen och att det skulle vara bättre med mer vägledningmaterial från Transportstyrelsen, vilka minimimål som ska uppfyllas och hur nå vidare i trappan? Kristina Lindroth svarade att hon tagit tillfället att presentera modellen, men man behöver utveckla denna, ha hjälpmaterial på hemsidan och informationsmöten. Kim Bäckström påpekade att det handlar om att man hittar dessa brister och kunna visa dessa. Anders Ulvén påpekade att detta möte är ett första steg. Man har fått en del tips för att gå vidare både själva och tillsammans med andra.

Bengt Ohlin tyckte att detta var en bra bild – kan man få denna? Anders Ulvén svarade att man ska tänka på detta. Pär Norling undrade om det är enkelt att förstå proaktiva reaktorer? Kristina Lindroth hade att bra exempel om ett axelbrott i Sundsvall och om hur det kunde ha gjorts bättre. Anders Ulvén påpekade att det är andra förhållanden med fordonen nu; inom flyget är man noga med detta. Folke Bark påpekade att ett annat förslag är att när man jobbar med utbildning och hur man kan mäta om utbildningen når sitt syfte; detta är proaktivt. Detta är ett embryo till något kommande och är en sammanvägning till den samlade visade bilden. Hur bli bättre och bättre tillsammans? Christer Södergren påpekade angående det här med öppenhet och tydlighet att det även ligger i myndighetsrollen att man arbetar med förbättringar. Vid monitoring 120:s vägledning: vad blir slutprodukten, hur ska det formuleras, var ligger ribban, vad är minimimålet? Sedan en spänning angående den tredje bestämmelsen om säkerstyrning: Den första var bara säkerhet, sedan om styrning, nu mera på systemet och ledningen.

Anders Ulvén undrade om någon vill säga något mer? Håkan Sjöström, Green Cargo, önskade haka på om hur litet företag man kan vara – ser Transportstyrelsen någon koppling mellan storlek och hantering av säkerhetsstyrningssystem? Anders Ulvén svarade att man kan använda sig av konsulter, men man ska styra dem. Folke Bark fyllde på med att man ska fokusera på vilka risker man har, t ex bara eget gods på egen infra, vilka risker är det och hur mobilsera. Men det är svårt att klara sig som enmansbolag och hur kan man då jobba tillsammans med andra för att lösa frågor. Med EU-krav om egna bromstabeller m m kräver det att man jobbar tillsammans, t ex i BTO. Claes Elgemyr påpekade angående hur liten man kan vara att en infrastrukturförvaltare var 9 man. Anders Ulvén påpekade att det är skillnad i lagstiftning nu, men eget gods på egen infrastruktur är lättare nu.

Folke Bark påpekade att man jobbar med en föreskrift om industrispår med enklare föreskrifter. Red undrade om denna innefattar depåspår? Claes Elgemyr svarade att det inte är klart – det kan bli så. Kim Bäckström undrade om Transportstyrelsen ser skillnader på stora och små företag? Claes Elgemyr svarade att de med små industrispår köper in sina funktioner. Folke Bark fyllde på med att hur djupt och hur mycket beror på storleken. Ibland kan avvikelser bero på brist på resurser – man kanske även gör annat. Claes Elgemyr fortsatte med att en annan anledning till skillnader är att säkerhetsorganisationen verkar på sidan av den övriga organisationen, inte är med i ledningen o s v. Claes Elgemyr noterade att det är med folk från spårvägar och det blir mycket järnväg på dessa möten. Man ska göra om föreskrifterna för spårväg och tunnelbana, det blir förhoppningsvis positivt beslut om detta i januari och ett möte 2016-01-19. Det blir kanske ett eget branschråd för detta – man avser ta upp på detta på mötet.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Håkan Sjöström påpekade att järnvägsföretagen är beroende av varandras säkerhet och ibland ser man avvikelser hos andra. Det går an att påpeka dessa om man har ett avtalsförhållande, men man kan också se något hos helt andra och hur ska man hantera detta? Claes Elgemyr svarade att man alltid välkomna med information till Transportstyrelsen som har en tillsynsbank. Till denna värderar man detta, att tas hand om akut eller senare – däremot är det inte så bra att information om avvikelser m m avseende det egna företaget går direkt till Transportstyrelsen utan att först anmälas till det egna företaget. Bengt Ohlin påpekade att i andra länder är man skyldig att rapportera allt man ser och det är enkelt att rapportera oseriösa aktörer. Klas Holt framhöll att det finns i en teoretisk värld att alla är seriösa, men i den verkliga världen ser man annat. BTO har sitt branschforum där man kan ta upp detta, men saknas en plattform eftersom tillsyn av samverkan saknas. Anders Ulvén svarade att man har funderat på detta, bl a vid ombyggnaden av branschrådet, att ta upp detta med gemensamma risker på branschrådet. Man har företagsmöten med en del, men en samlad bild vore bra. Folke Bark fyllde på med att få denna information är jätteviktig för Transportstyrelsen. Det är en regel som är svår att följa, man förstår den inte och man bör även koppla åter till EU om detta.

Per Norling undrade under *summering av mötet* hur dagen har varit? Bra, tyckte alla. Per Norling fortsatte med att ni har inte fått med vad som händer inom RISC m m, men det kommer mer på hemsidan om detta, sedan mer om varje arbetsgrupp, vad händer inom varje TSD o s v. Man har haft detta uppe på branschrådsmötena, men det har varit svårt att nå ut på dessa. Lars Yngström framhöll att mötet väl arrangerat, det har dessutom varit väldigt mycket nätverkande på rasterna samt att lunchen inte var någon hjulskada. Susanne Kallman undrade hur man kan få information tills hemsidan är klar? Maria Jäderholm svarade att hon försöker lägga ut information fortlöpande. Kartläggning av arbeten som pågår och ansvariga handläggare för detta ska också komma ut. Per Norling påpekade att handläggarna vill veta vilka som vill vara med i referensgrupper. Det handlar om att driva svenska synpunkter i kommittéarbetet före omröstningarna. Man kommer att fortsätta med detta och vill ha förslag på namn. Anne-Marie Olovsson ville ha mer info om CSM övervakning och RA. Christer Södergren framförde önskemål om att få med nya generaldirektören och styrelseordföranden på något kommande branschrådsmöte.

Per Norling berättade att *nästa möte* troligen blir i maj 2016. Det underlättar att vara i Stockholmsregionen, särskilt när inte så många från Transportstyrelsen behöver vara med. Han tacka för alla som pratat och lyssnat. (red 2015-12-10, *Transportstyrelsens minnesanteckningar 2015-12-14 inkl presentationer*)

FRÅN ARBETSAM

Årets Arbetslivsmuseum

Vilket museum blir Årets Arbetslivsmuseum 2017?

Utmärkelsen Årets Arbetslivsmuseum instiftades 2010. Utmärkelsen Årets Arbetslivsmuseum är ett sätt att tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare som tar hand om så stora delar av vårt kulturarv. Utan deras arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka. Prissumman är 25 000 kr

Vilka museer kan nomineras?

Alla museer som finns med i databasen www.arbetslivsmuseer.se

Hur går nomineringen till?

Skicka ett brev på max en A4-sida där du berättar varför just det här museet borde utses till Årets Arbetslivsmuseum. Titta på punkterna nedan, hittar du några av dessa hos ditt museum?

- Stabilitet, långsiktiga strategier
- Genusperspektiv
- Ideellt engagemang
- Kunskapsbevarande
- Nöjda besökare
- Pedagogiskt arbete
- Tillgänglighet
- Utställningar
- WOW-effekt

Vem kan nominera?

Vem som helst kan nominera ett arbetslivsmuseum. Men det är ju inte helt fel om man besökt museet någon gång och känner till verksamheten.

Nomineringen skickas till nominering@arbetslivsmuseer.se

Eller till: Årets Arbetslivsmuseum – Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING.

Skicka gärna med broschyurer, bilder och annat som kan berätta om museet.

Vem utser pristagaren?

En jury utsedd av Arbetets museum, ArbetSam, Statens Försvarshistoriska museer, Statens Maritima Museer och Trafikverkets museer. Juryn träffas under hösten och utser vinnaren. (*ArbetSam nyhetsbrev 2016-06-22*)

Årets Arbetsmyra

Priset Årets Arbetsmyra går till en person som på ett extraordinärt sätt har engagerat sig ideellt för ett eller flera arbetslivsmuseer. Bakom priset står Arbetets museums vänförening. Pris: ära, 5 000 kr och middag.

FRÅN ARBETSAM forts

Arbetslivsmuseer är inte riktigt som andra museer – de är så mycket mer! Att ha en museal kompetens och yrkesutbildning är viktigt, men det räcker inte på ett arbetslivsmuseum. Där måste man kunna så mycket mer, ofta kopplat till museets inriktning. Hur skulle vi kunna bevara museet *Remfabriken* i Göteborg utan föreningsmedlemmarnas goda kunskaper i skötsel och underhåll av textilmaskiner? Hur skulle Skolsegelfartyget *Ellen* kunna segla utan en besättning med praktiska kunskaper i navigering, skeppsbyggnad, splitsning, drevning, marknadsföring och erfarenhet av att ta emot ungdomsgrupper? Vad vore Norrbottens järnvägsmuseum om inte föreningsmedlemmarna hade goda kunskaper i svetsning, nitning, metallarbete – och hur långt kom deras museiångtåg utan utbildade eldare, lokförare och säkerhetsansvarig? Arbetets museums vänförening vill genom att utse Årets Arbetsmyra göra ett försök att tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare. Utan ert arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka.

Vem kan nomineras?

Det måste vara en person som är verksam på ett arbetslivsmuseum. Museet måste finnas med i databasen över arbetslivsmuseer, www.arbetslivsmuseer.se

Vem kan nominera?

Vem som helst kan nominera. Men det är ju inte helt fel om man känner till personen ifråga och kan berätta lite mer.

Vem utser pristagaren?

Arbetets museums vänförening står bakom priset och utser Årets Arbetsmyra.

Skicka nominering till:

Årets Arbetsmyra, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller nominering@arbetslivsmuseer.se (*ArbetSam hemsida 2016-06*)

Kurser & konferenser höst 2016

Nu presenterar vi höstens kurser för arbetslivsmuseer!

ArbetSam och Arbetets museum arbetar tillsammans med att ta fram utbildningar anpassade till arbetslivsmuseer, utifrån arbetslivsmuseernas önskemål, behov och förutsättningar. Utbildningarna ska ge möjlighet att inspireras, vidareutbilda sig och träffa andra likasinnade som arbetar med att bevara, vårda och utveckla industrisamhällets kulturarv. Vi arbetar för att kunna erbjuda arbetslivsmuseerna kurser så nära verksamheten som möjligt, därför genomför vi ofta samma kurs på olika orter i landet. Vi arbetar också för att ha så låga

kostnader som möjligt då vi vet att de flesta på arbetslivsmuseerna arbetar ideellt.

Vi tummar dock inte på vår kvalitet vad gäller innehåll och föreläsare. Att kunna erbjuda bra utbildningar anpassade utifrån arbetslivsmuseernas behov och förutsättningar är en förutsättning för att kunskapsöverföring ska bli verklighet.

1. Vattenmaskiner VI

Varför är det viktigt att bevara vattenkraftmiljöer? Kursen behandlar bland annat frågor om materialhantering och traditionella renoveringsmetoder.

Datum: 26-27 augusti

Plats: Olofsfors Bruksmuseum, Olofsfors

Kontakt: Magdalena Åkerström, telefon 011-23 17 25

E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se

2. Lilla museiskolan – Tidaholm

För er som vill utveckla ert intresse i museipedagogik, marknadsföring, vård av föremål, värdskap och bemötande, föreningsutveckling samt att bygga kostnadseffektiva utställningar.

Datum: 15-16 september

Plats: Tidaholms Museum, Tidaholm

Kontakt: Magdalena Åkerström, telefon 011-23 17 25

E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se

3. Textilmaskiner IV

En konferens för alla som har intresse för textilmaskiner och allt som hör dem till. Temat är Nya vägar till rekrytering av arbetskraft? Självklart blir det även visning av produktionen vid linneväveriet.

Datum: 27-28 september

Plats: Klässbols Linneväveri, Klässbol

Kontakt: Magdalena Åkerström, telefon 011-23 17 25

E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se

4. Grundläggande konservering

Kursen handlar övergripande om riskbedömningar, vårdåtgärder, skadedjur, mögel och nedbrytning av material med mera. Föreläsare är Karin Björling-Olausson, chefskonservator på Nordiska museet.

Datum: 29-30 september

Plats: Arvikaverkens industrimuseum, Arvika

Kontakt: Magdalena Åkerström, telefon 011-23 17 25

E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se

5. Lilla museiskolan – Norrköping

För er som vill utveckla ert intresse i museipedagogik, marknadsföring, vård av föremål, värdskap och bemötande, föreningsutveckling samt att bygga kostnadseffektiva utställningar.

Datum: 11-12 oktober

Plats: Arbetets museum, Norrköping

Kontakt: Magdalena Åkerström, telefon 011-23 17 25

E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se

(*ArbetSam nyhetsbrev 2016-06-22*)