

MRO:s säkerhetsseminarium

I mitten av januari samlades 18 personer på Stadshotellet i Mjölby för ett intensivt tvådagarsseminarium med ämnet säkerhet. Nästan alla MRO:s föreningar med ordinarie trafik sände representanter till seminariet. Endast någon förening avstod.

Seminariet leddes av två till vardags professionella säkerhetshandläggare – tillika säkerhetshandläggare inom MRO föreningar – Peter Heller, Veolia Transport Sverige AB och Tjustbygdens Järnvägsförening/Förvaltnings-AB Smålandsbanan och Peter Sjöqvist, SJ AB stab säkerhet och Smalspåret i Småland. Kunde MRO ha engagerat mera lämpade seminarieledare? MRO och seminariedeltagarna är ytterst tacksamma för deras insats att på fritid – och utan betalning – lägga ner mycket arbete på förberedelser och genomförande.

Deltagarna hade i förväg förberett sig genom att ta med sig erfarenheter från den egna föreningen och kunde på så sätt i hösta grad berika diskussionerna. Efter att deltagarna hade presenterat sig och den egna föreningens verksamhet och omfattning gav seminarieledarna en historisk presentation av hur det svenska regelverket har växt fram.

Järnvägssäkerhetslagen (SFS 1990:1157) kom som beteckningen anger år 1990. 2001 kom EU:s första järnvägspaket, 2004 kom EU:s säkerhetsdirektiv. Samma år infördes också den nu gällande järnvägslagen. Lagen har ändrats ett antal gånger sedan 2004. (Senast den 9 november 2011 då järnvägsmuseitrafik undantogs från fordonsregistreringsobligatoriet.)

EU:s direktiv styr den nationella lagstiftningen fick vi lära oss. Det är givetvis Sveriges riksdag som stiftar våra lagar. Nya lagar och lagändringar följs som regel av en förordning (eller ändring av existerande förordning) som innehåller mer detaljer än lagarna. Lagar är ju normalt mera övergripande. Det är regeringen som utfärdar förordningar. (Om vi tar fallet med lagändringen 9 november som nämndes ovan så följdes den av en ändring i järnvägsförordningen vid regeringssammanträdet den 10 november.) Nästa nivå är myndigheter som utfärdar föreskrifter. Dessa är än mera detaljerade. För järnvägsverksamhet är det givetvis TS (Transportstyrelsen) som utfärdar dessa. Vid kontakter med tillsynsmyndigheten och vid korrespondens och ansökningar är det viktigt att använda "samma uttryck" som används i lagar, förordningar och föreskrifter.

Seminarieledarna delade ut kopior på följande föreskrifter: JvSFS 2007:1, 2, 4 och 5. De första två gäller järnvägsområdet, de senare spårväg och tunnelbana. Tillämpliga delar av dessa är mycket viktiga att följa vid tillståndsarbeten. För järnvägsverksamheten är JvSFS 2007:1 och 2007:2 oerhört viktiga. Dess innehåll måste följas upp ständigt, föreskriften får inte bara sitta i en pärm. Ett övergripande mål måste vara att följa den säkerhetspolicy som formulerats för den egna verksamheten. Mål på mera detaljerad nivå är egna säkerhetsrevisioner, utredningar, rapportering om olyckor – tillbud - avvikelser. Det poängterades att det är viktigt att sprida information om säkerhetsarbetet till alla aktiva i den egna föreningen.

En god stund ägnades åt att gå igenom upplägget och innehållet i TS:s Handbok. Den utges årligen sedan några år tillbaka och innehåller när den trycks (vid årsskiftet) alla då gällande säkerhetsdokument, inklusive järnvägslagen och förordningen (med alla ändringar införda). Det är lätt att hitta de olika delar som gäller speciellt för järnväg respektive spårvägar och tunnelbana. Det är värt några hundralappar att ha något eller några exemplar vid varje förening. Man beställer den via TS:s hemsida.

I järnvägslagen 9 kap. 1§ står "...får inte någon beträda spårområdet för järnväg...". Vi brukar kalla fenomenet "spårspring". Seminariedeltagarna hade en mängd exempel på att detta förekommer ofta i många olika former. I de flesta fall har allmänheten ingen aning om och ofta ingen förståelse för denna lagregel. Det diskuterades en god stund hur att hantera spårspring. Även om vi har lagen på vår sida, vill vi ju inte fara alltför våldsamt fram utan på lämpligt sätt upplysa om regeln och om den fara överträdelsen kan innebära. Överträdaren är ju ofta också våra grannar och resenärer och bör inte avhysas alltför bryskt.

Beträffande trafiksäkerhetsinstruktioner nämndes att för järnväg finns grundkraven i JvSFS 2007:8, för spårväg i JvSFS 2008:9. För spårväg gäller också vägtrafiklagstiftningen. Spårvägar har som regel egna TRI. För järnväg används antingen JTF eller MRO-säo (kompletterade med egna bestämmelser).

Deltagarna berättade om erfarenheter med säkerhetsarbete vid den egna järnvägen/spårvägen. Detta moment var mycket uppskattat och gav upphov till en hel del diskussioner. En av seminarieledarna gick igenom den lista på brister som presenterades i MRO-Aktuellt nr..... efter att en MRO-förening sommaren 2011 miste sitt tillstånd. Var och en med säkerhetsansvar vid MRO-föreningarna bör gå igenom denna lista och dra lärdom av misstagen. Det är mycket lärorikt. En lista på vad man bör göra inför en revision kan se ut så här:

- Planera genomförandet,
- Läs på ordentligt,
- Städa undan det som inte gäller, t ex på ordertavlan,
- Uppdatera gamla dokument, leta upp verifikat och ha dem lätt tillgängliga,
- Fråga, visa och berätta under revisionen det visar att du är insatt,
- Välj ut lämpliga representanter inför revisionsbesöket,
- Använd dokumenten vid presentationen, man behöver inte kunna något utantill.

Varje infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste ha ett säkerhetsstyrningssystem (enligt järnvägslagen). Dess olika punkter (enligt JvSFS 2007:1) genomgicks, t ex:

- Grunder och mål (4§),
- Syfte (6§),
- Omfattning (7§),
- Dokumentation och utvärdering (9§),
- Intern systemrevision (11§).

Motsvarande regelverk för spårväg finns i JvSFS 2007:5. Synsättet på riskhantering diskuterades också. Slutligen presenterades hur TS är organiserad efter sammanslagningen av väg- och järnvägsavdelningen.

Vid den summerande diskussionen ställdes frågan om gruppen ska leva vidare. Ett antal deltagare höjde rösten för detta, man önskade:

- Regelbundna möten en gång per år, eventuellt räcker en dag per tillfälle,
- Utöver möten regelbundna e-post kontakter,
- Man bör gå igenom nyheter,
- Någon gång då och då bör kursen upprepas,
- Fler kurser med (delvis) annan inriktning, till exempel utredningar.

MRO:s ordförande summerade de två dagarna, tackade de två ledarna och uppmanade deltagarna att förankra hos sina respektive styrelser så att det finns ekonomiskt utrymme för att låta gruppen leva vidare.

Den tidvis livliga diskussionen under de två dagarna gjorde att ett planerat grupparbete inte hanns med. Detta handlade om att ta fram ett nytt säkerhetsstyrningssystem för en fiktiv järnväg/spårväg . Deltagarna bör lämpligen göra detta som en övning i den egna kammaren.

Ragnar Hellborg