

2013-10-04

Trafikverket  
Att: Timo Hiltunen  
[timo.hiltunen@trafikverket.se](mailto:timo.hiltunen@trafikverket.se)

## **Synpunkter från Branschföreningen Tågoperatörerna på remissutgåvan av BVS 1522, "Spårväxel med fast och rörlig korsningsspets"**

Detta remissvar från Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) utgör svar på Trafikverkets remiss om ändrad BVS 1522 "Spårväxel med fast och rörlig korsningsspets, Passage av spårväxel ur kontroll, Lokalmanövrering av spårväxel" enligt e-brev 3 september 2013.

### **Allmänt om remissutgåvan av BVS 1522**

I Remissutgåvan av BVS 1522 anges för en del fall att manuella kontrollmoment av att en lokalfrigiven växel ska utföras inte bara då växeln är felaktig utan även då det finns en teknisk kontroll och indikering av att växeln är i kontroll

Sådana kontroller skulle bli tidskrävande och därmed kapacitetsnedsättande. BTO håller det som högst osannolikt att tekniken i växlarna är så bristfällig att det föreligger ett verkligt behov för manuell dubbelkontroll. De olika avsnitten/kapitlen i remissutgåvan är också i viss mån motsägelsefulla. I kapitlen 6, 8 och 9 bortses från den information om växlarnas funktion som ges i avsnitt 5.1.

Att hantera tekniskt felfria växlar på samma sätt som en felaktig växel är ur ett Människa-Teknik-Organisations perspektiv naturligtvis helt förkastligt. BTO har uppfattningen att det kommer att bli mycket svårt att motivera personal till att utföra manuell kontroll av växeltungorna sluter på lokalfrigivna växlar som samtidigt tekniskt indikerar att de är i kontroll.

BTO anser att remissutgåvan av BVS 1522 har så allvarliga brister att den inte kan accepteras innan en omfattande omarbetning utförts.

### **Nödvändig omarbetning**

BTO ser det som helt nödvändigt att redaktionen involverar personer med kunskap om växlingsverksamhet för att kunna färdigställa BVS 1522. Flera av dokumentets brister indikerar att redaktionen bortsett från hur anläggningen ska användas. Den tekniska terminologi som används i BVS 522 avviker till viss del från den i JTF som operativ

järnvägspersonal använder. Om BVS 1522 är tänkt att direkt kunna användas av operativ personal i en driftsituation bör terminologin ses över.

BTO föreslår att representanter från järnvägsföretagen (BTO), trafikledare och spårentreprenörer ges möjlighet att påverka innehållet.

### **Detaljsynpunkter**

I följande avsnitt lämnas detaljsynpunkter på remissutgåvan av BVF 1522. Numreringen och rubrikerna är de samma som i remissen.

## **2 Omfattning**

Remissutgåvan av BVS 1522 innehåller instruktioner för omläggning och kontroll av lokalfrigivna spårväxlar samt för hantering av spårväxel som inte är i kontroll i samband med passage av signal i stopp.

Hantering av spårväxel som inte är i kontroll i samband med passage av signal i stopp är en avvikelssituation framkallat av att något inte fungerar som avsett.

Passage av lokalfrigivna växlar är däremot en helt normal driftsituation vid växling och därmed mycket vanligt förekommande.

Det är två skilda driftsituationer som behandlas. Att spårväxeln sluter efter omläggning kontrolleras tekniskt och indikeras genom att en lampa tänds, vilket också beskrivs i förslagets avsnitt 5.1.

Det inledande stycket är otydligt avseende spårväxel med manuell omläggningsanordning. Det anges att sådana inte behandlas av standarden (BVS 1522) men att "i princip" gäller ändå standardens regler.

BTO antar att formuleringens är en rekommendation att använda sig av kontrollpunkterna i avsnitt 8 (även om de egentligen inte gäller) men det måste i så fall tydligt framgå att så är fallet.

### **5.1 Spårväxel med lokalställare**

I avsnittet nämns s.k. "kopplade växlar". Märkningen på en lokalställare som visar att den manövrerar "kopplade växlar" är idag svår att observera. BTO tror att en tydligare märkning skulle kunna ha en säkerhetshöjande effekt. BTO deltar gärna i diskussion om hur en tydligare märkning av kopplade växlar skulle kunna utformas.

## **6 Spårväxel med fast korsningsspets**

Så som avsnittet utformats ställer det orimliga krav på personalen att innan varje passage av en lokalfrigiven växel kontrollera så växeln sluter genom att med ögonmått kontrollera anliggande och frånliggande växeltungor. Här saknas en text motsvarande den som finns för spårväxel med rörlig korsningsspets i avsnitt 7.1: "Med kontroll avses att spårväxelns rätta läge bekräftas av signalanläggningen genom att en ställverksindikering eller vid lokalfrigiven växel genom att lokalställarlampan lyser".

BTO utgår från att texten fallit bort av misstag. Något annat skulle ju få helt orimliga konsekvenser för anläggningens kapacitet.

### **7 Spårväxel med rörlig korsningsspets**

Tavlornas nya placering 50 m utanför spårväxeln är en stor förbättring men den överensstämmer inte med hur de är placerade på ett flertal platser (den gamla placeringen jämte korsningen används fortfarande). Det bör framgå att tavlorna under en övergångsperiod kan ha en avvikande placering.

Bildtexten till tavlan i figur 2 anger ”Skylt för spårväxel med rörlig korsningsspets”. Tavlan bör benämnas lika som den benämns i JTF alltså ”Tavla rörlig korsning”.

### **8 Kontrollpunkter**

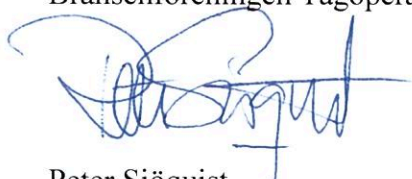
I avsnittet anges avseende av spårväxel med rörlig korsningsspets att det ska kontrolleras att korsning och tungor ligger rätt även när den lokalmanövreras. Det påståendet stämmer inte överens med beskrivningen i avsnitt 5.1 där det framgår att ”lampan tänds” indikerar att växeln gått i kontroll. Det är inte rimligt att det manuellt ska kontrolleras att en växel som indikerar att den är i kontroll sluter.

### **9 Manövrering med lokalställare**

I likhet med avsnitt med avsnitt 8 innehåller avsnitt 9 kontrollpunkter som rimligen inte är tekniskt motiverade. Att det skulle finnas ett verkligt behov för att kontrollera växeltungor och korsningsspets på en växel som indikerar att den sluter är inte troligt anser BTO. Tredje och fjärde punktsatserna om kontroll av tunga och korsningsspets och om kontroll av om korsnings- och tunganordningsläge är lagt för samma väg stryks.

Finns ett sådant behov på någon växel eller i någon typ av växlar måste det betraktas som en olämplig/felaktig konstruktion och åtgärdas anse BTO.

Branschföreningen Tågoperatörerna



Peter Sjöquist

Ordförande BTO fokusgrupp trafiksäkerhet



Christel Wiman

VD