

<b>Sammanställning remissvar</b>	<b>TDOK 2016:0289 v.6.0</b>
----------------------------------	-----------------------------

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
1	Ärendeberedning PLnp				Inga synpunkter.	
2	Ärendeberedning Ekonomi och styrning				Inga synpunkter.	
3	Mornell, Olle UHtsi		Generellt		<p>Texten är i många fall svårtolkad och riskerar att leda till missförstånd eller ännu värre att läsaren inte ens förmår ta den till sig. Att texter är tydliga är alltid viktigt, men särskilt för detta dokument eftersom många av läsarna inte har svenska som första språk. Det är ingen tvekan om att dokumentet är faktamässigt korrekt, men om det finns risk att inte nå fram till dokumentets målgrupp är arbetet med uppdateringen delvis bortkastat. Visserligen är läsaren skyldig att ta till sig informationen. Trafikverkets skyldighet framgår av språklagen (2009:600) 11 §: <i>Språket i offentlig verksamhet ska vara vårdat, enkelt och begripligt.</i></p> <p>I de följande kommentarerna kommer några exempel.</p>	Vi håller med om detta. Dokumentet är ett resultat av flera sammansatta skrivelser av flera redaktörer från olika källor över tid. Dokumentet behöver en generell omstrukturering och renskrivning. Detta är dock något vi inte har behandlat i denna versionsuppdatering. Vi tar med förslaget till arbetet med framtida regelverksarbete.
4	Mornell, Olle UHtsi	3	Definitioner		<p>Termerna ses bör ses över så att de beskrivs med tydliga kännetecken. Se även följande handledning <a href="#">Terminologiarbete i teori och praktik för regelverksförfattare</a></p> <p>I de följande kommentarerna kommer några exempel.</p>	Vi håller med om detta. Dokumentet är ett resultat av flera sammansatta skrivelser av flera redaktörer från olika källor över tid. Dokumentet behöver en generell omstrukturering och renskrivning. Detta är dock något vi inte har behandlat i denna versionsuppdatering. Vi

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						tar med förslaget till arbetet med framtida regelverksarbete.
5	Mornell, Olle UHtsi	3	Angiven hastighet		<p>”Med angiven hastighet vid tågvarning avses banans sth eller den största tillåtna hastighet som en hastighetsnedsättning medger på den plats där tågvarning anordnas.”</p> <p>Kommentar: Det är svårt att förstå vad som menas, men av den följande texten framgår det att det är den hastighet läsaren ska förhålla sig till i ett specifikt fall.</p> <p>Förslag: den hastighet som används vid tågvarning och är samma som banans sth om inte en hastighetsnedsättning anger en lägre hastighet.</p>	<p>Denna förändring kommer inte att genomföras.</p> <p>Texten är densamma som tidigare i kapitel 5.6. Vi har endast flyttat texten från 5.6 till avsnittet Definitioner. Vi tar med förslaget till arbetet med framtida regelverksarbete.</p>
6	Mornell, Olle UHtsi	3, 23	Driftrum		<p><del>Utrymme som endast är tillgängligt för elektriskt fackkunniga personer och elektriskt instruerade personer.</del></p> <p>Dokumentets titel är ”Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet”. Detta framgår också av kapitel 2 <i>Omfattning</i>. I spårområdet kan så kallat ”driftrum” finnas. Det är givetvis också ett viktigt ämne men utanför vad som omfattas av just detta dokument.</p> <p>Texten bör tas bort (se även avsnitt 10.5). Om den av någon anledning ska vara kvar behöver definitionen ses över. Nu står det att det är ett ”utrymme” (cirkeldefinition) samt att det i praktiken inte är tillgängligt. Att sätta upp en skylt gör inte ett visst rum till ett driftrum, men skylten kan vara motiverad av andra skäl.</p>	Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida regelverksarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>I 10.5, Dokumentets titel är "Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet". Detta framgår också av kapitel 2 <i>Omfattning</i>. I spårområdet kan så kallat "driftrum" finnas. Det är givetvis också ett viktigt ämne men utanför vad som omfattas av just detta dokument.</p> <p>Texten bör tas bort.</p>	
7	Mornell, Olle UHtsi	21	Generellt		Använd termen "spårfordon" konsekvent i dokumentet istället för "fordon", "järnvägsfordon" etc	Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida regelverksarbete. Denna fråga är aktuell sedan tidigare.
8	Lunman Elisabeth, PLnpni	13	SoS-planering	4	<p>Punktlista vad SoS-planering ska omfatta. Punkterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• För- och efterarbeten samt transport till och från arbete</li> <li>• arbetsmetod t.ex. åtkomst till spår, upplag, etablering och avetablering av spårfordon och arbetsredskap</li> </ul> <p>Dessa punkter antyder att arbetet skulle kunna beröra en eventuell närbelägen väg med allmän trafik. Det kan vara så att det behövs anordningar på vägen för att in- och uttransporter ska fungera och vara säkra både vad gäller arbetsmiljö och trafiksäkerhet, ett upplag skulle kunna behöva skyddsanordningar för vägtrafikantens säkerhet, osv. Det är väldigt otydligt att det är något som man måste ta med i sin SoS-planering.</p> <p>Föreslår att vi tar en diskussion om hur trafiksäkerhetsbestämmelsen ska hantera dessa situationer och utifrån det vad som borde framgå i bestämmelsen.</p>	Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida regelverksarbete och ser fram emot ett samarbete i denna fråga.
9	Lunman Elisabeth, PLnpni	24	Arbete som påverkar väg	Hela avsnittet	I avsnitt 10.6 finns texter om regelverken för "arbete på väg" (APV). Dock är det otydligt hur dessa ska hanteras. TDOK 2012:86	Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					gäller endast när man hänvisar till det i kontrakten och då måste vi tala om vad det är som gäller. TDOK 2012:88 är endast ett rådsdokument som alltså inte innehåller krav. TDOK 2013:0210 är en handledning om hur man ska hantera krav för APV i upphandlingar och således inget som hör hemma här. En SoS-planerare kan alltså inte bara utifrån dessa dokument veta när vägtrafiken påverkas och vad som krävs när vägtrafiken påverkas.	regelverksarbete och ser fram emot ett samarbete i denna fråga.
10	Mornell, Olle UHtsi	21	10 Egenförflyttning	1-8	<p><b>Första stycket, första meningen.</b> Texten täcks av definitionen och kan tas bort.</p> <p><b>Första stycket, andra meningen.</b> Detta är krav och bör formuleras som sådant. Förslag "Vid egenförflyttning får inget arbete, till exempel fotografering, utföras". Se även kommentar för femte stycket.</p> <p><b>Första stycket, andra meningen.</b> Ta bort uppgiften om SoS-planering. Kommentar: Visserligen korrekt men detta hanteras redan i annat dokument. Om samma text förekommer på flera ställen blir framtida uppdateringar svårare att genomföra.</p> <p><b>Andra stycket.</b> Texten har ett syftningsfel. Förflyttning till fots utanför säkerhetszonen är inte egenförflyttning. Förslag: Texten kan formuleras som ett råd och läggas på slutet: "Förflyttning till fots bör om möjligt ske utanför säkerhetszonen".</p> <p><b>Tredje stycket.</b> "... egenförflyttning i säkerhetszonen...". Texten ger intryck av att egenförflyttning kan ske någon annanstans än i säkerhetszonen? Är det så?</p>	<p>Egenförflyttning missbrukas systematiskt för att genomföra arbeten. Syftet med förtydligandet är att detta inte ska kunna härledas till en missuppfattning avseende kravet på Sos-planering. Vi tar med synpunkterna till arbetet med framtida regelverksarbete.</p> <p>Egenförflyttning som sker i spårområdet, men utanför säkerhetszonen är likaledes egenförflyttning. När det sker i säkerhetszonen krävs behörigheten Vistas i spår.</p> <p>Första stycket i kapitel 10 bortfaller.</p> <p>Synpunkterna tas med till framtida regelverksarbetet.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><b>Tredje stycket.</b> Texten blir för detaljerad när en specifik behörighet nämns.: Kommentar: Om samma text förekommer på flera ställen blir framtida uppdateringar svårare att genomföra.</p> <p><b>Tredje stycket.</b> Förslag: "Egenförflyttning kräver behörighet".</p> <p><b>Tredje stycket.</b> Kommentar: Överväg att lägga detta krav först i avsnittet.</p> <p><b>Fjärde stycket.</b> "... egenförflyttning i säkerhetszonen...". Texten ger intryck av att egenförflyttning kan ske någon annanstans än i säkerhetszonen? Är det så?</p> <p><b>Fjärde stycket.</b> "... ska kontinuerligt bedöma riskerna...". Är det verkligen nödvändigt att påpeka detta. Detta är redan en förutsättning för att kunna uppfylla kravet att vara utanför säkerhetszonen minst 10 sekunder innan ett spårfordon passerar. Förslag: Lägg "kontinuerligt bedöma riskerna" i ett eget, generellt krav om kravet ska vara kvar.</p> <p><b>Fjärde stycket.</b> Förslag: Behåll enbart andra satsen. Skriv "utrymt" istället för "förflyttat sig ur". "Den som genomför en egenförflyttning ska ha utrymt säkerhetszonen med minst 10 sekunders säkerhetsmarginal innan ett spårfordon passerar.</p> <p><b>Fjärde stycket.</b> Kommentar: Ordet "säkerhetsmarginal" behövs för att kunna syfta tillbaka hit från punktlistan nedan. Samma sak med "utrymt" för att matcha ordet "utrymningstid" i punktlistan.</p> <p><b>Femte stycket.</b> "... egenförflyttning i säkerhetszonen...". Texten ger intryck av att egenförflyttning kan ske någon annanstans än i säkerhetszonen? Är det så?</p> <p><b>Femte stycket.</b> Meningen verkar vara en dubblett till första stycket, som förbjuder arbete. "Att använda utrustning..." är</p>	

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>rimligen samma sak som att utföra arbete. Om det är fotografering som avses är det bättre att infoga detta som ett exempel. Se förslag ovan.</p> <p><b>Sjätte stycket, första meningen.</b> "Riskbedömningen" (i bestämd form) syftar på tidigare text i avsnittet, men någon sådan finns inte. Förslag: Lägg detta krav i början av avsnittet. "Innan en egenförflyttning påbörjas ska en riskbedömning vara genomförd och omfatta minst följande punkter".</p> <p><b>Sjätte stycket, tredje punktsatsen.</b> Texten bör ha bestämd form för att syfta på tidigare text. Det bör framgå att det är något som behöver beräknas. Förslag: "Den beräknade utrymningstiden ur säkerhetszonen, inklusive säkerhetsmarginalen på 10 sekunder"</p> <p><b>Sjunde stycket.</b> Texten ger intryck av att egenförflyttning kan ske någon annanstans än i säkerhetszonen? Är det så? Ta bort "på den aktuella platsen". Det är underförstått.</p> <p><b>Åttonde stycket.</b> Texten ger intryck av att egenförflyttning kan ske någon annanstans än i säkerhetszonen? Är det så?</p> <p>Ändrad text om förslagen accepteras:</p> <p>Egenförflyttning kräver behörighet</p> <p>Vid egenförflyttning får inget arbete, till exempel fotografering, utföras.</p> <p>Den som genomför en egenförflyttning ska ha utrymt säkerhetszonen med minst 10 sekunders säkerhetsmarginal innan ett spårfordon passerar</p>	

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>Innan en egenförflyttning påbörjas ska en riskbedömning vara genomförd och omfatta minst följande punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Banans sth på berörda spår</li> <li>• Planerad utrymningsväg</li> <li>• Den beräknade utrymningstiden ur säkerhetszonen, inklusive säkerhetsmarginalen på 10 sekunder</li> <li>• Behövlig minsta siktsträcka (åt båda håll)</li> <li>• Trafikering på intilliggande spår.</li> </ul> <p>Om riskerna bedöms vara för stora får inte egenförflyttningen genomföras.</p> <p>Riskbedömningen behöver inte vara dokumenterad.</p> <p>Råd: En förflyttning till fots bör om möjligt utföras utanför säkerhetszonen.</p>	
11	Mornell, Olle UHtsi	17	6.2 Beräkning av siktsträcka		<p>Det saknas tyvärr en pedagogisk förklaring hur siktsträckan ska beräknas. Förklaring verkar mer vända sig till den som inte kan matematik. Målgruppen är vanligtvis tekniker med en utbildning där matematik är måste. Skriv därför ut på "mattespråk" så blir det enklare. Tidigare påpekat men tyvärr inte beaktat.</p> <p>Beräkna den behövda siktsträckan (s) så här</p> $s = v \cdot t$ <p>där</p> <p>v är angiven hastighet i m/s</p>	<p>Denna förändring kommer inte att genomföras.</p> <p>Denna fråga är aktuell sedan tidigare, både avseende beräkningsmodellen samt att behovet finns för egenförflyttning.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><math>t</math> är utrymningstiden + 15 sekunder</p> <p>Dividera angiven hastighet med 3,6 för att omvandla den till m/s</p> <p>Kommentar: Notera att det behövs beräkningar även vid egenförflyttning. Då är säkerhetsmarginalen 10 sekunder istället för 15.</p>	
12	Mornell, Olle UHtsi	24	Referenser		Dokumentet i referenslistan nämns inte i dokumentet.	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
13	Ärendeberedning UHvr				Inga synpunkter.	
14	Kannerby, Göran Norconsult	Flera			<p>Det behöver förtydligas att med "intelligande spår" avses intelligande trafikerat spår. Annars blir det i flera fall onödigt krångligt att hantera spår som ingår i arbetet och därför är avstängda.</p> <p>Kan exempelvis göras under Definitioner.</p>	<p>Samtliga av Trafikverkets i järnvägsnätet inkopplade spår, är att betrakta som trafikerade, oavsett om de är upplåtna för en trafikverksamhet eller inte. Begreppet <i>trafikerat spår</i> är inget vedertaget begrepp och finns varken definierat i TTJ eller övriga trafiksäkerhetsdokument. På så sätt ska man alltid utgå ifrån att Trafikverkets järnvägsspår kan vara upplåtna för en trafikverksamhet och är således "trafikerade". <i>Intelligande spår</i> är således alltid "trafikerat".</p> <p>Just nu pågår ett arbete med att formellt definiera begreppet</p>



Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						"trafikerat spår" och att se över regelverket avseende hur begreppet används.
15		6	5.2		<p>Jag utgår från att byggherrerepresentanten också kommer att vara samordningsansvarig. Därmed blir det onödigt att skilja fallen.</p> <p>Skriv samman kraven till:</p> <p>För aktivitet i spårområdet ska kontakt tas med byggherrerepresentanten innan aktiviteten påbörjas. Projektledaren för baskontraktet är i regel byggherrerepresentant och i dennes arbetsmiljöplan framgår rutiner för kontakter.</p> <p>Om man istället väljer att dela på dessa sysslor kommer det att krävas kontinuerlig samordning mellan dem.</p> <p>På vilka grunder byggherrerepresentanten utför sina uppgifter kan möjligen framgå av en kommentar, det som följer av arbetsmiljölagstiftningen är inget krav som Trafikverket infört.</p> <p>Man behöver också beakta att det antingen här eller i varje arbetsmiljöplan måste framgå vilken "arbetsplats" arbetsmiljöplanen anses omfatta. Exempelvis gäller avseende områden där allmänheten fritt har tillträde (plankorsningar, plattformar etc) att de endast under särskilda förutsättningar kan ingå i arbetsplatsen. Om Trafikverket har uppfattningen att arbetsplats finns etablerad utan att det syns måste detta också framgå, Arbetsmiljöverket kommer sannolikt inte att dela den uppfattningen. Därav följer att man också måste vara tydlig med att Trafikverket ställer motsvarande krav som lagen gör för etablerade arbetsplatser.</p> <p>För att kravet ska kunna uppfyllas måste det finnas en lättillgänglig sammanställning över byggherrerepresentanter på varje del av</p>	<p>Byggherrerepresentanten är endast aktuell vid bygg- och anläggningsarbete. Vid aktiviteter som inte är bygg- och anläggningsarbete, är det samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe som är aktuell. Det <i>kan</i> vara en och samma person som innehar båda rollerna.</p> <p>En arbetsmiljöplan kan aldrig vara så pass generell, att det inte framgår vilken arbetsplats som avses.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					Trafikverkets nät. Det räcker inte att hänvisa till att detta erhålls av beställaren, det är inte enbart Trafikverket som kan vara beställare av aktiviteter i spårområdet.	
16	Kannerby, Göran Norconsult	9	5.5		Enligt nya krav i kap 6.1 måste inkräktande på intilliggande spårs säkerhetszon alltid tas med som risk. Att detta tas med som risk innebär väl rimligen att man riskerar att inkräkta på intilliggande spårs säkerhetszon? I så fall krävs A-skydd. Således blir det så att kraven tillsammans får effekten att A-skydd alltid krävs vid användning av TA i spårområdet. Om så inte är avsikten behöver det förtydligas.	Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.  Kapitel 6.1 har inga nya krav, utan var endast en omstrukturering av befintliga krav. Om arbete med TA i spårområdet riskerar att inkräkta på intilliggande spårs säkerhetszon, krävs alltid A-skydd, om inte riskerna omhändertas på annat sätt. Detta ska i så fall tydligt framgå i SoS-planeringen.
17	Kannerby, Göran Norconsult	10-11	5.6		Idén med tågvarnarkedja är att en tågvarnare kan vara placerad en bit från arbetsplatsen för att på så sätt förlänga sikten. Detta förbjuds eftersom tågvarnaren måste befinna sig nära spårbytes/ballastreningsmaskinen. Av förslaget följer att enda effekten av att införa tågvarnarkedja är ett krav på att tågvarnarna måste placeras nära spårbytes/ballastreningsmaskinen, således även ett förbud mot tågvarnare på andra ställen. Jag har svårt att se någon säkerhetshöjning med detta.	Förslaget införs endast delvis.  Skrivelsen är endast ett förtydligande av redan befintliga regler gällande det av TRV godkända arbetssättet vid spårbyte och ballastrening.
18	Kannerby, Göran Norconsult	13	6		Överflödigt "att", överstruket nedan.  "De identifierade riskerna ska hanteras genom <del>att</del> åtgärder så att arbetet kan utföras på ett säkert sätt."	Synpunkten tas med till framtida arbete med regelverket.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					Förtydliga gärna att med "transport" avses förflyttningen inom spårområdet. Följer i och för sig av kap 5.1, men kan missuppfattas.	Synpunkten tas med till framtida arbete med regelverket.
19	Kannerby, Göran Norconsult	14	6.1		Formuleringen innebär att utgiven ännu inte gällande version av TMALL 0482 måste användas. Ändra "senaste" till "gällande".	Uppdateras; gällande i stället för senaste.
20	Kannerby, Göran Norconsult	14 20	6.1 10.2.2		"Vid nyttjande av annat stöd för dokumentation ska denna minst omfatta innehållet i TMALL 0482." Förtydliga gärna att även här avses den gällande versionen av TMALLen.  För att undvika upprepningar kan det i Definitioner tillföras att med TMALL 0482 avses den gällande versionen av denna. Då kan man dessutom ytterligare förtydliga att det är den version som gäller vid planeringen som avses.	Uppdateras; gällande i stället för senaste.
21	Kannerby, Göran Norconsult	14-15	6.1		"Följande risker ska, i tillämpliga fall, minst ingå i SoS-planeringen:"  "i tillämpliga fall" syftar i den äldre versionen rimligen på ifall TA, TSA eller spårfordon förekommer. Tillämplighetsbedömningen med den föreslagna utformningen sammanfaller med riskbedömningen, den ska utföras och behöver inte lyftas dubbelt så att man kan få uppfattningen att den utgår där risken bedöms som icke relevant.  Ändra således till: Följande risker ska minst ingå i SoS-planeringen:	Synpunkten tas med till framtida arbete med regelverket.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>”inkräktar i intilliggande spårs säkerhetszon” (två förekomster)</p> <p>Jämför kap 5.5: ”... överskrider den statistiska referensprofilen TSA respektive statistisk referensprofil A (1700mm från spårmit) och samtidigt inkräktar på intilliggande spårs säkerhetszon.”</p> <p>Det är tillåtet att använda TSA och spårfordon som håller sig inom referensprofilen trots att dessa inkräktar på intilliggande spårs säkerhetszon.</p> <p>Kravet kan därför utgå eftersom det också finns en punkt avseende överskridande av profil.</p> <p>(vid spåravstånd 4,5 m sträcker sig referensprofilen cirka 1 dm in i intilliggande spårs säkerhetszon på rakspår, i kurva något mer)</p> <p>”att vältningsförhindrande säkerhetssystem inte är aktiverat”</p> <p>Eftersom kravet gäller enbart vid lyft bör risken preciseras till att gälla enbart vid lyft: att vältningsförhindrande säkerhetssystem inte är aktiverat vid lyft</p> <p>(två förekomster, TSA och spårfordon)</p> <p>• att sväng- och höjdbegränsande säkerhetssystem inte är aktiverat</p> <p>..</p> <p>• att skyddsbarriärer inte är aktiverade, t.ex. spärrfunktioner mot att överskrida höjd- och sidolägen”</p> <p>Vad tillför den övre punkten som inte framgår i den nedre? Den övre bör utgå.</p>	<p>Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>Dessutom skulle det kunna förtydligas att risken avser de fall där barriären ska vara aktiverad.</p> <p>TA</p> <p>”• att sväng- och höjdbegränsande säkerhetssystem inte är aktiverat</p> <p>..</p> <p>• att skyddsbarriärer inte är aktiverade, t.ex. spärrfunktioner mot att överskrida höjd- och sidolägen”</p> <p>Eftersom TA inte följer spåret ifrågasätter jag om dessa system kan förekomma. Gäller även vältningsförhindrande system, men de kanske förekommer?</p> <p>TA</p> <p>”• att sammanstötning med vägfordon sker vid passage av plankorsning</p> <p>• ...</p> <p>• att sammanstötning med vägfordon sker vid passage av plankorsning”</p> <p>Upprepning</p> <p>TA</p>	<p>Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>”• att TA inkl. arbetsutrustning, tillsatsutrustning och last inkräktar i intilliggande spårs säkerhetszon med t.ex. motvikt, skopa, kran eller stödben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> <li>• att TA inkl. arbetsutrustning inkräktar i intilliggande spårs säkerhetszon med t.ex. motvikt, skopa, kran, stödben”</li> </ul> <p>Upprepning</p> <p>TA</p> <p>”• att spårfordon, TSA och TA kolliderar med varandra”</p> <p>För att vara konsekvent med övriga borde formuleringen vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• att TA kolliderar med spårfordon, TSA eller TA</li> </ul>	
22	Kannerby, Göran Norconsult	18	6.3		Borttagandet av kopplingen mellan hastighetsnedsättning och tågvarning kommer att uppfattas som att hastighetsnedsättning kan användas istället för tågvarning, men det kanske är meningen?	En hastighetsnedsättning som kompletterande säkerhetsåtgärd får aldrig vara en trafiksäkerhetsfaktor. Säkerhetszonen ska alltid vara utrymd minst 15 sek innan tåg kommer.
23	Kannerby, Göran Norconsult	18	7		Kravet på att alla ska signera borde egentligen kopplas till ett krav som gör att alla som anländer kontakter SoS-ledare innan de kommer in i spårområdet, vilket möjligen är logiskt orimligt.	De som ingår i arbetet under överinsyn av SoS-ledare, ska signera.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
24	Kannerby, Göran Norconsult	20	10.1		<p>Observera att det enda besök som definieras som "besök" är studiebesök. Kravet kommer uppenbart att övertolkas så att egenförflyttning inte kan användas vid andra besök heller, då faller kompetensen egenförflyttning också.</p> <p>Omvänt kan det mellan raderna läsas in att egenförflyttning i spårområdet men utanför säkerhetszonen inte kräver någon kompetens.</p>	<p>Besök ska alltid SoS-planeras enligt regelverket.</p> <p>Egenförflyttning kan bara användas för att ta sig till- och från en uppställd maskin, eller till- och från en arbetsplats. Detta gäller redan idag.</p>
25	Kannerby, Göran Norconsult	3	Definitioner		<p>Det har förekommit att angiven hastighet varit högre än banans sth, man har alltså HÖJT sth genom ordergivning. Är det säkerställt att detta inte ska förekomma?</p>	<p>Denna förändring kommer inte att genomföras.</p> <p>Synpunkten tas med till framtida arbete med regelverket.</p>
26	Kannerby, Göran Norconsult	4	Definitioner		<p>Är det avsiktligt som man ser till att SoS-planering inte har något som helst gemensamt med riskbedömning? SoS-planeringen anges "identifierar och beskriver de risker som ett specifikt arbete eller besök kan medföra samt anger de åtgärder som ska vidtas" medan riskbedömningen är en "process för att identifiera, analysera och åtgärda risker." Detta skulle kunna tolkas som att SoS-planering innebär beskrivning men inte analys av riskerna.</p>	<p>SoS-planeringen är i sig också en riskbedömning, men skillnaden är att denna ska dokumenteras. För att dokumentera en riskbedömning behöver man rimligen kunna beskriva vilka risker man identifierat och hur man har omhändertagit dem. Vid egenförflyttning ställs inte kravet på dokumentation och förmågan att kunna beskriva riskerna och vidtagna åtgärder blir oväsentlig.</p>
27	Gunnarsson, Christer PLkvtj	4	Definitioner		<p>Den föreslagna ändringen medför mer fokus på behörigheten än rollens arbetsuppgift, och det är väl inte syftet?</p>	<p>Denna förändring kommer inte att genomföras.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
			<b>Skydds- och Säkerhetsplanerare</b> (SoS-planerare)		Förslag: Person med behörighet att planera och riskbedöma arbetsmiljö och säkerhet i spårområdet.	
28	Gunnarsson, Christer PLkvtj	6	5.2. Samordning av arbetsmiljö	1-2	Beskrivning i detta avsnitt skulle kunna förenklas. Både när det gäller byggherrerepresentant och samordningsansvarig hänvisas till projektledaren för baskontraktet och (även här i båda fall) att kontaktuppgifter anges i byggherrens arbetsmiljöplan.  I den löpande texten förklaras <i>byggherrerepresentant</i> samt <i>gemensamt arbetsställe</i> . Bör tas med som definitioner istället.	Det är projektledare för berört verksamhetsområde som avses och ett förtydligande kommer att göras i regeltexten.  Att identifiera vilket verksamhetsområde som berörs, är ett minimikrav enligt TMALL 0482.
29	Gunnarsson, Christer PLkvtj	9-10	5.5. Trafikverksamheter		Punktlistan kompletterats med hantering vid <b>järnvägsbro</b> .  Kanske självklart, men vad menas här egentligen med järnvägsbro? Sannolik järnväg som korsar/går över en väg?  Är undersida tillräckligt precist definierat? Var går gränsen för att det inte ska betraktas som undersidan?	Det bedöms vara tillräckligt tydligt med vad som avses i skrivelsen.
30	Gunnarsson, Christer PLkvtj	11	5.6 Tågvarning, <b>tågvarnarkedja</b>	1,2	Syftningsfel i den föreslagna ändringen. Syftet med tågvarnarkedja är att möjliggöra tillämpning av tågvarning, inte möjliggöra vistelse i säkerhetszonen pga. utrymme saknas...  Vad är syftet med detta nya tillägg om att tågvarnarkedja är ett särfall som innebär avsteg från grundläggande förutsättningar för tågvarning?  Tillför inte något i planeringen eller utförandet.	Förslaget införs endast delvis.  Vi tydliggör vid vilka arbeten tågvarnarkedja får användas enligt det av TRV godkända arbetssättet.  Att man använder tågvarning vid ett arbete som förflyttar sig och där tågvarnare vidarebefordrar varningen till annan tågvarnare, är ett särfall



Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						då det inte är en tillåten metod i normalfallet, men det bortfaller.
31	Gunnarsson, Christer PLkvtj	14-16	6.1. Stöd vid SoS-planering	1-2	<p>Det anges att det är den senaste versionen av TMALL 0482 som gäller och att denna publiceras på Trafikverkets hemsida.</p> <p>När det hänvisas till krav i något dokument (TDOK, TMALL etc.) avses väl alltid den senaste versionen?</p> <p>I t.ex. TDOK 2018:0015 Generella trafik- och elsäkerhetskrav för järnväg (gällande för leverantörer som kan påverka trafik- och elsäkerheten på Trafikverkets järnvägsnät) hänvisas till ca 35 TDOK/TMALL, och det förutsätts att det avses den senaste versionen av respektive dokument och att leverantören vet var dokumenten finns tillgängliga.</p> <p><i>Avseende punktlistor i avsnitt <i>Följande risker ska, i tillämpliga fall, minst ingå i SoS-planeringen...</i></i></p> <p>Det är ju inte enbart en annan struktur. Justeringar i punkterna har gjorts, vissa tidigare pkt. kan också uppfattas som "försvunna" i den nya versionen. Det finns också i något fall dubblett samt något fall av ofullständig mening.</p> <p><b>Men</b>, den egentliga synpunkten är (sannolikt inte helt oväntat) att vi tycker att det är fel väg att fortsätta med (och utöka) de omfattande punktlistorna för respektive objekt (Spårfordon, TSA, TA).</p> <p>Dessa punktlistor kommer aldrig att vara fullständiga, även om vi fortsätter och fylla på listorna med nya orsaker/förhållanden som kan leda till risk.</p>	<p>Vi ser att den senaste versionen används i mycket liten utsträckning, även om kravet finns i 2016:0289. TMALL 0482 finns inte med som kravdokument i 2018:0015.</p> <p>Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.</p> <p>Vi har resonerat att punktlistorna behöver finnas kvar så länge som det i utbildningen inte säkerställs att SoS-planeraren vet vilka risker som ska bedömas. Merparten av SoS-planeringar innehåller inte bedömningar av tillämpliga trafiksäkerhetsrisker.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><b>Förslag:</b> Samla de olika riskorsakerna till större riskområden, t.ex. inkräktande på intilliggande spår (som ju kan bero på många olika orsaker/förhållanden) o.s.v.</p> <p>Ansvarigas medvetande om dessa olika orsaker/förhållanden som kan leda till uppkomst av risk för oönskad händelse måste säkerställas genom utbildning och kompetens.</p> <p>SoS-planering vid upprepade tillfällen. Det står att endast personer och lätta arbetsredskap får ingå. Det står i punktlistan som krav att TA, TSA eller spårfordon inte får ingå. Varför dubbelskrivning?</p> <p>Vad är syftet med detta nya tillägg om att användande av SoS-planering vid upprepade tillfällen är ett särfall som innebär avsteg från grundläggande förutsättningar för SoS-planering?</p> <p>Tillför inte något i planeringen eller utförandet!</p>	<p>Skrivningen om särfall bortfaller trots att vi har resonerat att förtydligandet behöver finnas kvar så länge som det i utbildningen inte säkerställs att SoS-planeraren vet när man får använda en SoS-planering vid upprepade tillfällen. Trots återkommande fortbildningar och repetitionsutbildningar, verkar det inte fungera i praktiken.</p>
32	Gunnarsson, Christer PLkvjtj	19	Kap. 7 Starta arbete, vid samtliga arbeten		<p>Förslag:</p> <p>SoS-ledaren ska vid samtliga arbete informera alla på arbetsplatsen om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• arbetsområdets utsträckning</li> <li>• vidtagna säkerhetsåtgärder</li> <li>• hur arbetet ska genomföras ur säkerhetssynpunkt</li> <li>• anläggningsrelaterade förutsättningar (lokal information)</li> </ul> <p>Alla ska signera mottagen information.</p> <p>samt v Vid tågvarning ska informationen kompletteras med uppgifter om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hur utrymning ska ske</li> </ul>	<p>Vi tar med förslaget till arbetet med nästkommande version.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<ul style="list-style-type: none"> <li>• varningsmetod</li> <li>• tågvarnarens placering</li> </ul> <p>Alla ska signera mottagen information.</p>	
33	Gunnarsson, Christer PLkvtj	21	10.1 Egenförflyttning	1	<p>Att enskild förflyttning till fots i kan genomföras som egenförflyttning framgår ju av definitionen av egenförflyttning.</p> <p>2:a meningen krångligt formulerad, kan med fördel slopas: Att arbete, besök ska SoS-planeras framgår av eget avsnitt.</p>	<p>Första stycket i kapitel 10 bortfaller.</p> <p>Det systematiska missbrukandet av egenförflyttning för att utföra arbete, har föranlett förtydligandet. Frågan om huruvida egenförflyttning kan användas vid arbete återkommer ständigt.</p>
34	Gunnarsson, Christer PLkvtj	21	10.2.2 Starta besök	4	<p>Se tidigare kommentar avseende hänvisning till senaste versioner av TMALL (och dess tillgänglighet).</p>	<p>Uppdateras; gällande i stället för senaste.</p>
35	Josefsson, Björn UHba	14		6	<p>SoS-planeringen ska omfatta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">arbetsplatsens utsträckning</a></li> <li>• <a href="#">när arbetet ska ske</a></li> <li>• <a href="#">för- och efterarbeten samt transport till och från arbete</a></li> </ul> <p><i>Bra med lite mer grundkrav.</i></p> <p><i>Men vi skulle vilja ha med krav på max geografisk utsträckning av arbetsområdet.</i></p>	<p>Dessa frågor är redan aktuella för framtida regelverksarbete.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><i>Hur lång tid en och samma SoS-plan får gälla.</i></p> <p><i>Samt att det borde krävas kontroll och signatur av SoS-planen inför varje arbetspass.</i></p>	
36	Josefsson, Björn UHba	14-16	Stöd vid SoS-planering	6.1	<p><b>TA</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• att vältningsförhindrande säkerhetssystem inte är aktiverat</li> </ul> <i>Är det riktigt att det krävs vältningsförhindrande system på TA?</i></p> <p><b>Tågvarning</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• att person skadas p.g.a. att varning inte uppfattas vid buller och snöyra</li> </ul> <i>Borde det inte stå - - - uppfattas vid <u>tex</u> buller och snöyra?  Alternativt - - - uppfattas vid buller och dålig sikt? Att bara beskriva snöyra som en risk är sämre tycker vi.</i></p> <p><b>SoS-planering som kan användas vid upprepade tillfällen</b>  <i>Denna punkten är lite svag eftersom det inte i dag är reglerat hur länge en "vanlig" SoS-plan får gälla. Vad menas med upprepade tillfällen?</i></p> <p><a href="#">Vid återkommande likartade arbeten</a></p> <p><i>Detta är en något svag formulering. Hur olika arbeten får utföras?</i></p>	<p>Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.</p> <p>Vi tar med förslaget till arbetet med nästkommande version.</p>
37	Josefsson, Björn UHba	20	Egenförflyttning	10.1	<p><a href="#">Enskild förflyttning till fots i kan genomföras som egenförflyttning.</a>  <i>Enskild förflyttning till fots i <u>säkerhetszonen</u> kan genomföras som egenförflyttning.</i></p> <p><a href="#">En förutsättning för egenförflyttning i är att det inte är arbete eller besök som utförs eftersom dessa aktiviteter kräver SoS-planering.</a></p>	<p>Första stycket i kapitel 10 bortfaller.</p> <p>Enskild förflyttning till fots i kan genomföras som egenförflyttning, oavsett om det är i- eller utanför</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>Även här bör ni lägga till säkerhetszonen efter egenförflyttning i. Här borde det stå dokumenterad SoS-planering. SoS-planering behövs väl även för egenförflyttning även om den inte behöver vara dokumenterad?</p>	<p>säkerhetszonen så länge det är i spårområdet. Egenförflyttning i säkerhetszonen kräver dock Vistas i spår.</p> <p>Det är skillnad på dokumenterad SoS-planering vid arbete / besök i spårområdet och riskbedömning som gäller vid egenförflyttning.</p>
38	Gunnar Jernberg, UHtsi2	3	3. Definitioner	Angiven hastighet	<p>Formuleringen kan missförstås. Jag föreslår istället: Med angiven hastighet vid tågvarning avses den lägsta av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• banans sth eller</li> <li>• den hastighet som en hastighetsnedsättning medger</li> </ul> <p>på den plats där tågvarning anordnas.</p>	Denna förändring kommer inte att genomföras.
39	Gunnar Jernberg, UHtsi2	11	5.6 Tågvarning	Automatisk tågvarning	<p>"Leverantör av... (alla punktsatserna)"</p> <p>Denna text är visserligen inte ny, men behöver kommenteras:</p> <p>Denna punktlista, som pekar mot leverantören av automatisk tågvarningsutrustning, är alldeles för vag för att duga som en acceptabel styrning av en säkerhetsutrustning. En leverantör av sådan utrustning kan vara flera led bort från arbetet i spåret. I slutänden arbetar alla entreprenörer åt Trafikverket vilket innebär att Trafikverket i praktiken är ansvariga för de automatiska tågvarningssystem som används. Vi måste ha en organisation och ett arbetssätt för att "godkänna" teknisk säkerhetsutrustning som</p>	<p>Avsaknad av krav på godkännande för denna typ av utrustning är en redan identifierad risk. Infrastrukturförvaltaren kan aldrig komma undan ansvaret för detta. Synpunkten tas med i framtida regelverksarbete.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>används i spår under Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem och ansvar. Idag saknas detta nästan helt, bortsett från kraven på TSA.</p>	
40	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba		5.2 Samordning		<p><b>Textförslag:</b></p> <p><b>5.2.1 Samordning av arbeten</b></p> <p>Inför planering av aktivitet i spårområde ska det alltid ske en samordning med medverkan av aktörerna för alla de arbeten som ska utföras på den aktuella platsen eller sträckan. Det ska vara känt hur samordningen genomförs. Där detta inte framgår ska Trafikverkets projektledare kontaktas för tydliggörande.</p> <p>Samordning av arbeten ska beakta organisation och överenskommelser som är fastställda med hänsyn till arbetsmiljösamordning.</p>	<p>Syftet med kapitel 5.2 är att framkalla en kontakt mellan SoS-planeraren och byggherrerepresentant, eller samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe, beroende på vilken aktivitet som skall genomföras. Hur samordningen skall gå till regleras inte i detta regelverk.</p>
41	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba		5.2 Samordning		<p><b>5.22 Samordning av arbetsmiljö</b></p> <p>Inför alla typer av aktivitet i spårområdet ska det med hänsyn till samordning av arbetsmiljön vara känt om</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbetet för den enskilda/egna aktiviteten eller platsen omfattas av ett byggnads- eller anläggningsarbete <i>och/eller</i></li> <li>- Platsen är ett gemensamt arbetsställe med rådighetsansvar (ett arbetsställe där flera arbetsgivare bedriver verksamhet, eller s k fast driftställe)</li> </ul> <p>Vid båda dessa fall ska planering och genomförande av aktivitet i spårområdet samordnas ur arbetsmiljösynpunkt.</p> <p>Inför ett byggnads- eller anläggningsarbete ska uppgifter lämnas till utsedd Bas-P och/eller Bas-U för samordning. Denne delger i sin</p>	<p>Syftet med kapitel 5.2 är att framkalla en kontakt mellan SoS-planerar och byggherrerepresentant, eller samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe, beroende på vilken aktivitet som skall genomföras. Hur samordningen skall gå till regleras inte i detta regelverk.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>tur bland annat den gällande arbetsmiljöplanen. Bas-U ska ge klartecken innan arbete på byggarbetsplatsen får påbörjas.</p> <p>I det fall platsen är ett gemensamt arbetsställe med rådighetsansvar. Kontakta samordningsansvarig gällande samordning och regler för arbetsstället.</p> <p>Saknas det aktuella uppgifter om hur arbetsmiljösamordning ska gå till på platsen för aktiviteten, ska man vända sig till Trafikverkets projektledare.</p>	
42	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba	6	5.2. Samordning av arbetsmiljö	1	<p>För aktivitet i spårområdet, som är byggnads- och anläggningsarbete, ska kontakt tas med arbetsplatsens byggherrerepresentanten innan aktiviteten påbörjas.</p> <p>Kommentar: Det räcker inte med att ta kontakt, man måste även samordna i tid och rum och få ett godkännande (startbesked) av samordningsansvarig för att genomföra sitt arbete.</p> <p>Om gemensamt arbetsställe uppstår skall en gemensam Bas-U utses.</p>	Syftet med kapitel 5.2 är att framkalla en kontakt mellan SoS-planerar och byggherrerepresentant, eller samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe, beroende på vilken aktivitet som skall genomföras. Hur samordningen skall gå till regleras inte i detta regelverk.
43	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba	3	Definitioner		Eventuellt om röd text ovan tas med kan man behöva lägga in Bas-U igen.	Synpunkten tas med i framtida regelverksarbete.
44	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba	3	Definitioner		Byggherrerepresentant användes i texten men finns inte med som definition	Synpunkten tas med i framtida regelverksarbete.
45	Göran Lindberg, PRveste/PRvesba		5.2 Samordning		Textförslag:	Syftet med kapitel 5.2 är att framkalla en kontakt mellan

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><b>5.2.1 Samordning av arbeten</b></p> <p>Inför planering av aktivitet i spårområde ska det alltid ske en samordning med medverkan av aktörerna för alla de arbeten som ska utföras på den aktuella platsen eller sträckan. Det ska vara känt hur samordningen genomförs. Där detta inte framgår ska Trafikverkets projektledare kontaktas för tydliggörande.</p> <p>Samordning av arbeten ska beakta organisation och överenskommelser som är fastställda med hänsyn till arbetsmiljösamordning.</p>	<p>SoS-planerar och byggherrerepresentant, eller samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe, beroende på vilken aktivitet som skall genomföras. Hur samordningen skall gå till regleras inte i detta regelverk.</p>
46	Tord Karlsson, Infranord	4	Definitioner Skydds- och säkerhetsplanering (SoS-planering)		<p><b>Dokumenterad planering som <del>identifierar och beskriver de risker som ett specifikt arbete eller besök kan medföra samt anger de åtgärder som ska vidtas för att omhänderta dessa risker.</del></b></p> <p>Det går väl an att förtydliga att SoS-planering ska dokumenteras. Men att göra hela detta långa utlägg som beskrivning är överarbetat och risken att alla styrande dokument slutar som BVF 900:3 (mer som en svår lagtext) är fel väg att gå. Gör språket enklare i stället.</p> <p><b>Förslag:</b></p> <p><b>Dokumenterad planering som bedömer och omhändertar de risker som arbetet eller besöket kan medföra.</b></p>	<p>Synpunkten tas med i framtida regelverksarbete.</p>
47	Tord Karlsson, Infranord	11	5.6 Tågvarning		<p>Föreslagen text nedan bör uppdateras med den gulmarkerade för att förtydliga vart utrymme saknas. Det måste fortfarande finnas plats för utrymning på andra sidan av det spår där tågvarning genomförs.</p> <p><i>Tågvarnarkedja.</i></p>	<p>Förslaget införs endast delvis.</p>



Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p><u>Tågvarnarkedja är ett av Trafikverket godkänt arbetssätt för de särskilt identifierade rörliga arbetsmetoderna vid spårbyte med spårbytesmaskin och ballastrening med ballastreningsmaskin där utrymme saknas för personal att utrymma säkerhetszonen för det spår där tågvarning genomförs mot det spår där arbete med spårbytesmaskin eller ballastreningsmaskin pågår.</u></p> <p>För att tågvarning ska kunna genomföras <u>måste</u> utrymme för utrymning finnas. Anledningen till en kedja är att siktsträckan för en ensam tågvarnare är för kort</p>	
48	Tord Karlsson, Infranord	11-12	5.6 Tågvarning		<p><i>Tågvarnarkedja är ett särfall och innebär i vissa delar ett avsteg från de grundläggande förutsättningarna för tågvarning.</i></p> <p>Något som används vid normalfall är inte särfall. Att TRV stänger båda spåren vid spårbyte är särfallet. Texten är överflödig.</p>	Förslaget införs endast delvis. Skrivningen om särfall bortfaller.
49	Tord Karlsson, Infranord	12	5.8. Ansvar och kompetens		<p>Securityn har blivit hårdare, vissa saker är inte längre lättillgängliga. Bland annat är <b>BIS</b>, <b>Optram</b> och <b>Kopplingschema</b> bakom låst konto som kräver ansökan och en beviljad behörighet.</p> <p><b>Förslag:</b></p> <p>Lokal information gäller vid utförande av arbete och ska ges för den plats där arbetet ska utföras. Alla behöriga personer ska ha fått lokal information om det som är väsentligt för arbetet innan arbetet påbörjas. <b>Viss</b> lokal information finns publicerad på trafikverket.se.</p>	Problematiken med lokal information är aktuell sedan tidigare och behöver lösas. Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
50	Tord Karlsson, Infranord	13	6. SoS-planering		<p>Återigen så går det att städa upp språket och göra texten enklare.</p> <p><b>Förslag:</b></p> <p><b>Vid planering av arbete i spårområdet ska det alltid upprättas en SoS-planering. En dokumenterad planering som bedömer och omhändertar de risker som arbetet eller besöket kan medföra. SoS-planeringen ska identifiera och beskriva de risker som finns med det specifika arbetet. De identifierade riskerna ska hanteras genom att åtgärder så att arbetet kan utföras på ett säkert sätt. Åtgärderna ska anges i SoS-planeringen. SoS-planeringen ska utföras i så god tid att planerade åtgärder kan vidtas. Detta gäller även vid arbete i samband med spärrfärd.</b></p> <p>Vid arbete inklusive spärrfärd vid arbete. Men vad gäller vid exempelvis snöröjning under växling/tågfärd? Då APK har olika uppfattningar behöver detta förtydligas.</p>	Förklaringen refererar till definitionen i inledningen av dokumentet. Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
51	Tord Karlsson, Infranord	14-16	6. SoS-planering		<p>Hur implementeras denna punkt i "Arbetsböckerna" (Arbetsplan), om nu en sådan ska användas exempelvis vid direktplanering av arbeten av en SoS-ledare i fält?</p> <p><i>"Den senaste versionen av Tmall 0482 publiceras på Trafikverkets hemsida"</i></p> <p>Se EU 2018/762. Bilaga 1. § 4.4.1 samt § 4.4.3 punkt g. Hur säkerställer Trafikverket att informationen om ny mall är "mottagen och förstådd." av de som berörs av ändringen?</p> <p>Elektrisk fara.</p> <p>Detta borde rimligen hanteras av entreprenörens risk U enligt TDOK 2015:0223 Elsäkerhetsanvisningar_för arbete på eller nära</p>	Det som publiceras på hemsidan är tillgängligt även för de som producerar arbetsböcker. TMALL 0482 är endast ett hjälpmedel för att planera enligt regelverket. Krav avseende att följa gällande version av regelverken regleras inte i detta regelverk. Övriga synpunkter tar vi med i framtida regeländringsarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>järnvägsanknutna högspännings- och tågvärmeanläggningar. Detta blir till viss del en dubbelreglering.</p> <p>Exempelvis är ”ingrepp i returströmkrets” elinstallationsarbete och får endast utföras av den entreprenör som är registrerad hos elsäkerhetsverket.</p> <p>”Följande risker ska, i tillämpliga fall, minst ingå i SoS-planeringen:”</p> <p>Samtliga av dessa ”risker” är kända risker och har därför erforderligt regelverk som ska tillämpas. Hänvisning bör finnas vid varje rubrik.</p> <p>Utgår från antagande att rikslistan ska ses som en Ja eller Nej lista.</p> <p><i>” SoS-planering som används vid upprepade tillfällen är ett särfall och innebär i vissa delar ett avsteg från de grundläggande förutsättningarna för SoS-planering.”</i></p> <p>Normal fall för vissa arbeten är inte särfall. Exempelvis städning, besiktning och väktararbeten kan inte ses som särfall.</p> <p><i>”SoS-planeringen får gälla som längst 1 år”</i></p> <p>Det finns vissa risker med att en SoS-planering får återanvändas så många gånger. Det blir många signaturer och kvittenser och svårt att överblicka.</p>	<p>Skrivningen om särfall bortfaller trots att vi har resonerat att förtydligandet behöver finnas kvar så länge som det i utbildningen inte säkerställs att SoS-planeraren vet när man får använda en SoS-planering vid upprepade tillfällen. Trots återkommande fortbildningar och repetitionsutbildningar, verkar det inte fungera i praktiken.</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
52	Tord Karlsson, Infranord	18	Kap. 7 Starta arbete		<p><u>" Alla ska signera mottagen information."</u></p> <p>Hur ska det vara signerat, räcker initialer, ska det vara hela namnet textat?</p>	Intentionen är att det är signatur som gäller.
53	Tord Karlsson, Infranord	20	10.1 Egenförflyttning		<p>Stryk denna text, den tillför inget.</p> <p><del>Enskild förflyttning till fots i kan genomföras som egenförflyttning.</del></p> <p>Stryk denna text, den tillför inget.</p> <p><del>En förutsättning för egenförflyttning i är att det inte är arbete eller besök som utförs eftersom dessa aktiviteter kräver SoS-planering</del></p> <p><b>Förslag, tillägg till sista stycket:</b></p> <p><b>Övriga aktiviteter ska SoS-planeras.</b></p> <p><u>En förutsättning för egenförflyttning i är att det inte är arbete eller besök som utförs eftersom dessa aktiviteter kräver SoS-planering.</u></p> <p>"Är att, inte är" märklig meningsbyggnad.</p> <p>"Den som genomför egenförflyttning i säkerhetszonen ska kontinuerligt bedöma riskerna och ha förflyttat sig ur säkerhetszonen minst 10 sekunder innan ett spårfordon passerar."</p> <p>Säkerhetszonen är idag 2,2 meter. Vilket för exempelvis rangerbangårdar eller andra uppställningsplatser innebär att vistelse inte är möjligt på grund av överlappande säkerhetszoner. Denna skrivning bör justeras till den äldre skrivningen om hinderfritt. Alternativt behöver regelverket förtydligas för dessa</p>	Första stycket i kapitel 10 bortfaller.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>platser. Att röra sig på en bangård med iordninggjorda gångar mellan spåren är något helt annat än att röra sig längs linjen.</p> <p>Avses även "egenförflyttning" när förare och TSM rör sig intill den egna färden?</p> <p>Möjligen kan förtydligande behövas vad som gäller för personal som rör sig intill eller till och från ett spårfordon som en del i sitt arbete. Här finns dock en gränsdragning där 0289 endast gäller på Trafikverkets arbetsplats och exempelvis växlingsarbete och färd till och från inte omfattas. En gränsdragning APK inte alltid har koll på.</p>	
54	Gunnar Areskog, TSvj	14	10.1 Egenförflyttning	1,2	Ordet "spårområde" saknas i texten.	De föreslagna förändringarna i kapitel 10.1 kommer inte att genomföras. Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
55	Johanna Genberg, Sweco	6	5.1 Spårområdet	4	SS-EN ISO 20471 klass 3 är dagens gällande standard (ta bort 20471:2013)	SS-EN ISO 20471:2013 heter gällande standard enligt SIS.
56	Johanna Genberg, Sweco		Bild 1 Säkerhetszonen Bild 2 Elektriska risker Bild 3 Upplag		Saknar mått för att visa Spårområdet" antingen på denna bild eller på bild 2  Det står "Säkerhetsavstånd till närmaste spänningssatta anläggningsdel vid arbete" vid pilen till vänster i bilden	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>Vore bra om det även skrivs in att det är lika med "Spårområdet" för att tydliggöra det ytterligare.</p> <p>För ett förtydligande så borde man även visa att upplaget ska ligga utanför säkerhetszonen</p> <p>(som texten på sid 6 5.3 Säkerhetszonen sista meningen säger)</p>	
57	Johanna Genberg, Sweco	21	10.1 Egenförflyttning		<p>Bara en liten egen åsikt</p> <p>Om man säger att vi inte ska hålla på med tågvarning över sth 150 km/h så brukar jag faktiskt säga samma sak om egenförflyttningen genom säkerhetszonen.</p> <p>Man ser inte längre bara för att man bara ansvarar för sig själv.</p>	Denna fråga är aktuell sedan tidigare. Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
58	Johanna Genberg, Sweco	Alla	Alla	Alla	<p>Se över dokumentet så att all text har samma format och storlek.</p> <p>Se över dokumentet så att inte en rubrik hamnar på en sida och texten under på nästa sida (Stegar och andra långa föremål sid. 10)</p>	Vi kommer att se över och uppdatera detta.
59	Johanna Genberg, Sweco		6.2 Tågvarning		Förslag: Minsta utrymningstiden 5 sek	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
60	Johanna Genberg, Sweco		10.1 Egenförflyttning		Förslag: Minsta utrymningstiden 5 sek	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
61	Johanna Genberg, Sweco		10.1 Egenförflyttning	Punktlista	<p>Byt ut utrymningstiden till passagetiden.</p> <p>Då man inte ska arbeta i eller besöka säkerhetszonen så ska man ju bara passera genom den.</p>	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
62	Martin Schilke, UHTsp1	9	5.5. Trafikverksamheter	A-skydd	I stycket anges att växling får förekomma vid A-skydd efter samråd. Enligt avsnitt 6.1 Trafikverksamhet, allmänt i Modul 1 Termer till TTJ, TDOK 2016:0037 ver. 7.1 definieras A-skydd till	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>"trafikverksamhet för att förhindra eller begränsa rörelser med spårfordon inom ett bestämt område."</p> <p>På vilket sätt utgör samråd inför växling "begränsning av rörelse med spårfordon"? Värdera om stycket behöver förtydligas, för att bättre överensstämmer med definition av term A-skydd i Modul 1 Termer till TTJ, TDOK 2016:0037 ver. 7.1.</p>	
63	Martin Schilke	10	5.5. Trafikverksamheter	Växling	<p>I stycket avgränsas växling till trafikverksamhet inom trafikplatser medan växling avgränsas till trafikverksamhet inom driftplats enligt stycke Växling, avsnitt 6.1 Trafikverksamhet, allmänt i Modul 1 Termer till TTJ, TDOK 2016:0037 ver. 7.1.</p> <p>Värdera om definition av term "Växling" i TDOK 2016: 0289 behöver justeras, så att den bättre överensstämmer med motsvarande term i Modul 1 Termer till TTJ, TDOK 2016:0037 ver. 7.1.</p>	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
64	Martin Schilke	12	5.7. Spårfordon och arbetsredskap	Sista	<p>I slutet av avsnittet står "I lätta arbetsredskap ingår drönare".</p> <p>Värdera om texten "I lätta arbetsredskap ingår drönare" ska flyttas till definition av lätta arbetsredskap under avsnitt 3 Definitioner, så att information kopplat till definition av term "lätta arbetsredskap" återfinns på ett ställe i dokumentet.</p>	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
65	Martin Schilke	12	5.8. Ansvar och kompetens	Första	<p>I inledning av avsnittet anges att chef i Trafikverket som enligt delegering av beslutanderätt ansvarar för dokumentet ansvarar även för att dokumentet är uppdaterat och infört i verksamheten utan att ange vilket dokument det är som avses.</p>	Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.
66	Martin Schilke	13	6. SoS-planering	Första	Ersätt " _ " mellan näst sista och sista meningen med ett mellanslag.	Uppdateras.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
67	Martin Schilke	15	6.1. Stöd vid SoS-planering	TSA	<p>Värdera om punktsatserna med negation (t.ex. inte) kan omformuleras utan negation för att undvika missförstånd om negationen missas.</p> <p>Till exempel:</p> <p>Ersätt "att bromsförmåga saknas eller inte är tillräcklig" med "att bromsförmåga saknas eller är otillräcklig"</p>	<p>Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.</p> <p>Omstruktureringen av riskerna i kapitel 6.1 (punktlistan) kommer inte att genomföras.</p>
				TA	<p>Värdera om punktsatserna med negation (t.ex. inte) kan omformuleras utan negation för att undvika missförstånd om negationen missas.</p> <p>Till exempel:</p> <p>Ersätt "att bromsförmåga saknas eller inte är tillräcklig" med "att bromsförmåga saknas eller är otillräcklig"</p>	<p>Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.</p>
				Spår-fordon	<p>Värdera om punktsatserna med negation (t.ex. inte) kan omformuleras utan negation för att undvika missförstånd om negationen missas.</p> <p>Till exempel:</p> <p>Ersätt "att bromsförmåga saknas eller inte är tillräcklig" med "att bromsförmåga saknas eller är otillräcklig"</p>	
68	Martin Schilke	16	6.1. Stöd vid SoS-planering	Tåg-varning	<p>Värdera om punktsatserna med negation (t.ex. inte) kan omformuleras utan negation för att undvika missförstånd om negationen missas.</p> <p>Till exempel:</p> <p>Ersätt "att person blir påkörd p.g.a. att tågvarning inte fungerar med kompletterande åtgärder" med "att person blir påkörd p.g.a. att tågvarning med kompletterande åtgärder är otillräckligt"</p>	<p>Synpunkterna tas med i framtida regelverksarbete.</p>



Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
69	Martin Schilke	17	6.2 Tågvarning	Första punktsatsen	Värdera om första punktsatsen behöver förtydligas med vilken enhet som angiven hastighet anges i.  Förslag på justering:  Dela angiven hastighet i km/h med 3,6 för att få hastighet i m/s.	Denna förändring kommer inte att genomföras.
70	Martin Schilke		6.1. Stöd vid SoS-planering		Att rada upp så många obligatoriska punkter som ska beaktas i en riskanalys har en baksida – att man enbart tänker på dessa och inte sånt som ev inte omfattas av de uppräknade punkterna. Min kommentar är rent generell, jag har inte kompetens att bedöma om urvalet av punkter är relevant, utan jag vill bara generellt lyfta denna åsikt.	Exemplifieringen har blivit nödvändig, eftersom utbildningssystemet uppenbarligen inte kan säkerställa att SoS-planeraren har kompetens gällande risker man behöver bedöma. Detta är tydligt i tillbud- och olycksutredningar samt APK.
71	Martin Schilke		10.1 Egenförflyttning		En förutsättning för egenförflyttning i är att det inte är arbete eller besök...  En förutsättning för egenförflyttning (STRYK i) är att det inte är arbete eller besök...	Denna förändring kommer inte att genomföras.
72	Martin Schilke		Bild 1 och 2		Bilderna har text som är men onödigt litet typsnitt vilket gör texten svårsläst. Försök öka på fontstorleken något på bild 1 och 2.	Denna förändring kommer inte att genomföras.
73	Martin Schilke	3	3. Definitioner	Angiven hastighet	Formuleringen kan missförstås. Jag föreslår istället:  Med angiven hastighet vid tågvarning avses den lägsta av: <ul style="list-style-type: none"> <li>• banans sth eller</li> </ul>	Denna förändring kommer inte att genomföras.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<ul style="list-style-type: none"> <li>den hastighet som en hastighetsnedsättning medger på den plats där tågvarning anordnas.</li> </ul>	
74	Martin Schilke	5	4		Förklaringen av förkortningen SS-EN behöver ses över. Jag anser att det är missvisande att skriva "Svensk Standard" eftersom dokumentet är en svensk version av en europeisk standard. I Sverige översätter vi inte Europastandarder utan en SS-EN standard är egentligen bara den (engelska) originalversionen av Europastandarden med några försättsblad och extra sidor på slutet.	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
		5	5.1		"Område på eller invid Trafikverkets järnvägsnät som minst utgörs av säkerhetszonen samt ett område som i sidled sträcker sig minst 4 m från närmaste spänningsatta del av kontaktledningsanläggningen." Ofullständig mening som egentligen bara är en definition spårområde. Förslag: Flytta texten till Kap. 3 Definitioner och lägg till den som kompletterande text till definitionen av spårområde.	
		9	5.5		A-skydd krävs ifall relevant referensprofil överskrids. Vi får ha diskussion kring detta så att Bilaga 8 i TRVINFRA-00398 och TDOK 2016:0289 stämmer överens med varandra.	Ett arbete kopplat till profilkrav/säkerhetszon pågår inom ramen för SAS-projektet.
		13	5.8		Begreppet kontaktledningshöjd är fel och ska ersättas med kontaktrådshöjd.	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
		13	6		Mellanslag <u>understruket</u> .	Uppdateras.
		14	6.1		Vad innebär det att risken "att statisk referensprofil för TSA överskrids" ingår i SoS-planeringen? Referensprofilen får ju inte	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					överskridas. Vi får ha diskussion kring detta så att Bilaga 8 i TRVINFRA-00398 och TDOK 2016:0289 stämmer överens med varandra.	
75	Martin Schilke	20	8	1	"SoS-ledaren svarar för att arbetsmiljö och säkerhetsuppgifter genomförs." Byta ut <i>svarar</i> till <i>ansvarar</i> ?	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
76	Martin Schilke	25	12		Lägg till referens till <i>TRVINFRA-00140 Allmänt Tillämpning av starkströmsföreskrifterna vid utformning av Trafikverkets järnvägsanläggningar</i> som beskriver krav gällande elsäkerhet på lämplig plats i dokumentet.	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
77	Martin Schilke		Generellt		<p>Texten är i många fall svårtolkad och riskerar att leda till missförstånd eller ännu värre att läsaren inte ens förmår ta den till sig. Att texter är tydliga är alltid viktigt, men särskilt för detta dokument eftersom många av läsarna inte har svenska som första språk. Det är ingen tvekan om att dokumentet är faktamässigt korrekt, men om det finns risk att inte nå fram till dokumentets målgrupp är arbetet med uppdateringen delvis bortkastat. Visserligen är läsaren skyldig att ta till sig informationen. Trafikverkets skyldighet framgår av språklagen (2009:600) 11 §: <i>Språket i offentlig verksamhet ska vara vårdat, enkelt och begripligt.</i></p> <p>I de följande kommentarerna kommer några exempel.</p>	Dokumentet är ett resultat av flera sammansatta skrivelser av flera redaktörer från olika källor över tid. Dokumentet behöver en generell omstrukturering och renskrivning. Detta är dock något vi inte har behandlat i denna versionsuppdatering. Vi tar med förslaget till arbetet med nästkommande version.
78	Martin Schilke	3	Definitioner		<p>Termerna ses bör ses över så att de beskrivs med tydliga kännetecken. Se även följande handledning <a href="#">Terminologiarbete i teori och praktik för regelverksförfattare</a></p> <p>I de följande kommentarerna kommer några exempel.</p>	Dokumentet är ett resultat av flera sammansatta skrivelser av flera redaktörer från olika källor över tid. Dokumentet behöver en generell omstrukturering

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						och renskrivning. Detta är dock något vi inte har behandlat i denna versionsuppdatering. Vi tar med förslaget till arbetet med nästkommande version.
79	Martin Schilke	3, 23	Driftrum		<p><del>Utrymme som endast är tillgängligt för elektriskt fackkunniga personer och elektriskt instruerade personer.</del></p> <p>Dokumentets titel är "Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet". Detta framgår också av kapitel 2 <i>Omfattning</i>. I spårområdet kan så kallat "driftrum" finnas. Det är givetvis också ett viktigt ämne men utanför vad som omfattas av just detta dokument.</p> <p>Texten bör tas bort (se även avsnitt 10.5). Om den av någon anledning ska vara kvar behöver definitionen ses över. Nu står det att det är ett "utrymme" (cirkeldefinition) samt att det i praktiken inte är tillgängligt. Att sätta upp en skylt gör inte ett visst rum till ett driftrum, men skylten kan vara motiverad av andra skäl.</p>	Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida regelverksarbete.
80	Martin Schilke	3	Egenförflyttning		<p><del>Enskild förflyttning till fots i spårområdet (t.ex. till eller från spårfordon eller för att passera spår).</del></p> <p>person som efter eget beslut och utan ledsagning förflyttar sig till fots i spårområdet till exempel till eller från ett spårfordon eller för att korsa ett spår.</p> <p>Kommentar: Enskild är olämpligt eftersom det kan vara flera personer som tillsammans gör egenförflyttningar. Frasen "utan ledsagning" bör tillfogas texten av den anledningen.</p>	Första stycket i kapitel 10 bortfaller.  En egenförflyttning kan vara en enskild förflyttning efter som du själv ansvarar för din egen säkerhet via den individuella riskbedömning.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					<p>Kommentar: Ska det möjligen vara "säkerhetszonen" istället för "spårområdet"?</p> <p>Kommentar: Det framgår ingenstans att personen själv beslutar om egenförflyttning. Men så är det väl eller kan en person mot sin vilja behöva göra en egenförflyttning?</p>	Se Vi tar med synpunkten till arbetet med framtida regelverksarbete.
81	Mika Suorsa, NRSA	4	Definitioner	3	Lätt Arbetsredskap. Står idag "väger max 120 kg" Kanske ska vara "Totalvikt 120 kg"	Vi använder termerna från modul 1 i TTJ.
82	Mika Suorsa, NRSA	24 25	10.8 Sprängarbete Referenser		Ni hänvisar till AFS 2007:1 Sprängarbete. Efter 1 jan 2025 har det en ny beteckning. AFS 2023:13	Uppdateras.
83	Mika Suorsa, NRSA	6	5.2. Samordning av arbetsmiljö	1  2	<p>Här förklaras vem som är "byggherrerepresentant" med i förlängningen hänvisning till baskontraktet. De flesta som läser detta dokument är nybörjare på järnvägen (BASÄVISTA och BASÄSKYDD). Förklaring av "baskontraktet" kan därför vara på sin plats.</p> <p>Här förklaras vem som är "samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe" med i förlängningen hänvisning till baskontraktet. De flesta som läser detta dokument är nybörjare på järnvägen (BASÄVISTA och BASÄSKYDD). Förklaring av "baskontraktet" kan därför vara på sin plats.</p> <p>Det hänvisas även här till "Rutiner för kontakter framgår i byggherrerepresentantens arbetsmiljöplan." - Hur får man tag i dessa rutiner?</p>	<p>Det är projektledare för berört verksamhetsområde som avses och ett förtydligande kommer att göras i regeltexten.</p> <p>Att identifiera vilket verksamhetsområde som berörs, är ett minimikrav enligt TMALL 0482.</p> <p>Det är ett arbetsgivaransvar att säkerställa att den som skall planera en aktivitet i spårområdet tar del av Trafikverkets arbetsmiljöplan.</p>
84	Mika Suorsa, NRSA	9-10	5.5 Trafikverksamheter	Punkt 6-8	Här står det "...om av Trafikverket godkänd rutin saknas." Här behöver det förtydligas att Trafikverket inte tillhandahåller rutiner	Regelverket tar ingen hänsyn till vem som tar fram rutinen.

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					utan att det är utföraren av arbetet som skall framställa en rutin som i sin tur sedan kan komma att godkännas av Trafikverket.	
85	Mika Suorsa, NRSA	19	7. Starta arbete	Punkt- sats	Alla ska signera mottagen information. På TMALL 0482 bör det läggas till ett fält för signering som inte ligger enbart under tågvarning.	TMALL 0482 kommer att uppdateras.
86	Catarina Johansson, UHSörj	16	6.1 Stöd vid SOS- planering	Tåg- varning	Här tas endast snöyra upp som en risk. Finns det inte fler väderfenomen som skulle kunna innebära en risk vid tågvarning som kunde tas med som exempel?	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
87	Catarina Johansson, UHSörj		Generell synpunkt när det gäller arbete på plattformar		Anser att det öppnar upp för egna tolkningar om man tittar på tex TA vid arbete nära/i spårområdet,  Vid arbete med TA bör det vara som krav på A-skydd vid förflyttning, under arbetet med maskinen/liften så får dom säkerhetsställa att den inte kommer i rullning, då menar jag att dom står stilla där dom arbetar med liften tex.  Vid förflyttning av TA skall det vara A-skydd som gäller.  Vi bör kunna vara så tydliga då riskerna är så pass stora.	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
88	Guy Lindell, IVvsse	6	6.1. Stöd vid SoS- planering		Ny text svårläst. Svår att tyda vad man avser med byggherrerepresentant. Lätt att blanda ihop gemensamt arbetsställe och fast driftställe.	Byggherrerepresentanten är endast aktuell vid bygg- och anläggningsarbete. Vid aktiviteter som inte är bygg- och anläggningsarbete, är det samordningsansvarig för gemensamt arbetsställe som är

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						<p>aktuell. Det <i>kan</i> vara en och samma person som innehar båda rollerna och detta skapar missförstånd. Vi tycker dock att vi försökt vara tydliga i detta avseende.</p>
89	Guy Lindell, IVvsse	7	5.4 Elektriska risker i spårområdet		Komplettera med TSA	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
90	Guy Lindell, IVvsse	9	5.5 Trafikverksamheter		Komplettera med TSA	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.
91	Guy Lindell, IVvsse	9	5.5 Trafikverksamheter		Vem godkänner rutinen och vilken rutin avses? Framgår inte i dokumentet	<p>Regelverket tar ingen hänsyn till vem som tar fram rutinen. Den som har det delegerade ansvaret att säkerställa att vi följer järnvägslagstiftningen i alla delar, är den som godkänner rutinen, precis som i övriga frågor i ett projekt.</p>
92	Guy Lindell, IVvsse	10-11	5.6 tågvarning		Se över/utred hela proceduren kring tågvarnarkedja kontra yttre och inre tågvarnare	<p>Förslaget införs endast delvis. Syftet med förtydligandet är att tågvarnarkedja inte ska kunna tolkas som en metod som går att använda till annat än enligt</p>

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
						det av TRV godkända arbetssättet.
93	Guy Lindell, IVvsse	14	6.1 Stöd vid SoS-planering		Ersätt "Den senaste versionen" med "Giltig version"	Uppdateras; gällande i stället för senaste.
94	Guy Lindell, IVvsse	20	10.1 Egenförflyttning		Vad är syftet med nya texten? "Enskild förflyttning till fots kan genomföras som egenförflyttning". Avser vi att egenförflyttning skall genomföras till fots?	Första stycket i kapitel 10 bortfaller.
95	John-Åke Halldén, Fordonsresurser		5.6 Tågvarnarkedja	1	<p>Kapitel 5.6 Tågvarnarkedja innehåller en olämplig formulering:</p> <p><i>Tågvarnarkedja är ett av Trafikverket godkänt arbetssätt för de särskilt identifierade rörliga arbetsmetoderna vid spårbyte med spårbytesmaskin och ballastrening med ballastreningsmaskin <b>där utrymme saknas för personal att utrymna säkerhetszonen</b> för det spår där tågvarning genomförs.</i></p> <p><b>Kommentar: Om det saknas förutsättning för utrymning kan inte tågvarning vara tillräckligt. I sådana fall måste spåret vara avstängt.</b></p>	Förslaget införs endast delvis.
96	Oskar Ström, TR	4	Definitioner		<p>Skydd och säkerhetsplanering anges som "(SoS-planering)"</p> <p>Ska "(Sos-planering)" stå med i definitionen? Detta gäller samtliga SoS relaterade definitioner (planerare, ledare och planering) i dokumentet.</p>	Vi tar med förslaget till framtida regelverksarbete.



TRV 2024/66971

Nr	Insänt av	Sida	Rubrikavsnitt	Stycke	Kommentarer	TRV noteringar
					Ser det som lämpligt att ha med dessa förkortningar då dom används flitigt i dokumentet i övrigt. (Från Rikard Dylander, TRvetsj)	