



TRAFIKVERKET

Delrapport | 14 juni 2019

Regeringsuppdrag Evakuering och rökning

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921.

Dokumenttitel: Delredovisning Evakuering och röjning.

Författare: Thomas Pettersson.

Kontaktperson: Thomas Pettersson.

Dokumentdatum: 2019-06-14.

Ärendenummer: TRV 2017/115473.

Version: 1.3.

Omslagsfoto: Kerstin Ericsson.

Distributör: Trafikverket.

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	4
2. BAKGRUND.....	4
3. UPPDRAG	4
4. MÅL OCH EFFEKTER.....	5
5. STRATEGI FÖR GENOMFÖRANDET	5
6. PILOT I SYD - ERFARENHETER	6
7. INFÖRANDET AV SAMLAD LÖSNING 2019-2020.....	7
8. EKONOMI	10
9. KOMMANDE RAPPORTERINGSTILLFÄLLEN	10

1. Sammanfattning

Denna rapport innehåller en uppdatering av de åtgärder som genomförts första halvåret 2019 samt information om den fortsatta planen för genomförandet under 2019-2020.

Regeringsuppdraget genomförs som ett verksamhetsövergripande projekt inom Trafikverket. Den första leveransen i form av förslag till finansieringsmodell samt delredovisning levererades till Näringsdepartementet 8 juni 2018 och därefter ytterligare en delredovisning den 14 december 2018.

Under första halvåret 2019 har projektet fortsatt med arbetet i den så kallade realiseringsfasen. Projektet har bland annat genomfört och utvärderat piloten i syd, fortsatt arbetet med att stärka inställetider för felavhjälpning, färdigställt förfrågningsunderlaget inför upphandlingen av hjälploken samt fortsatt utrett utformningen av avgiften för hjälploken.

Kommunikationen med branschen har genomförts via piloten i syd, BTO-möten (Branschföreningen tågoperatörerna) och en branschhearing den 21 maj 2019. Avvikelsemeddelande till Järnvägsnätsbeskrivningen T2020 är framtaget och samråds under maj/juni månad 2019. Det innehåller förtydligande avseende maxtider för aktiviteter vid händelser, Trafikverkets befogenheter samt tydliggjorda arbetssätt för evakuering och röjning.

Införandet av den samlade lösningen har tidigare lagts och beräknas vara helt klar i april 2020. Projektet håller tidplanen.

2. Bakgrund

Regeringen uppdrog åt Trafikverket att under hösten 2017 utreda och föreslå åtgärder för att säkerställa att röjning och evakuering i samband med störningar i tågtrafiken kan genomföras skyndsamt.

Uppdraget innebar att ta fram förslag på maximala tider för röjning och evakuering samt föreslå vilka åtgärder som behövs, inklusive eventuella regeländringar, för att möta dessa maxtider.

Trafikverket lämnade in en slutrapport för uppdraget den 20 oktober 2017 där förslag till åtgärder redovisades.

Regeringen fattade den 23 november 2017 beslut om ytterligare uppdrag till Trafikverket ”Uppdrag att genomföra åtgärder för effektiv hantering vid störningar i tågtrafiken” (dnr N2017/07124/TIF, N2017/0646/TIF)

3. Uppdrag

De åtgärder som ingår i uppdraget är att:

- ✓ Säkerställa en tydligare ansvarsfördelning mellan parterna där Trafikverket tar en ledande roll i störningssituationer.
- ✓ Förtydligande beskrivning och tillämpning av Trafikverkets befogenheter vid nödsituationer i trafikeringsavtal och järnvägsnätsbeskrivning.

- ✓ Stärkta inställelsetider för kritiska felavhjälpningsresurser.
- ✓ Strategiskt placerade hjälplök för röjning.

För genomförande av uppdraget får Trafikverket under perioden 2018-2020 använda högst 215 miljoner kronor från anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, delposten 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Medlen ska fördelas enligt följande:

- ✓ 2018 21 miljoner kronor
- ✓ 2019 84 miljoner kronor
- ✓ 2020 110 miljoner kronor

4. Mål och effekter

Åtgärderna ska möjliggöra snabbare operativa åtgärder i hela landet och skapa förutsättning för att formulera nedanstående mål som avser tiden till påbörjad evakuering och röjning:

- ✓ Maxtid för påbörjad evakuering i storstadsområdena (Stockholm, Göteborg och Malmö) 60 minuter
- ✓ Maxtid för påbörjad evakuering i övriga delar av landet 120 minuter
- ✓ Maxtid för påbörjad röjning i storstadsområdena 120 minuter
- ✓ Maxtid för påbörjad röjning i övriga delar av landet 180 minuter

Angivna tider gäller inte när Trafikverket inte äger processen, till exempel när Haverikommissionen, räddningstjänst eller annan aktör hanterar händelseförloppet.

Åtgärderna förväntas bidra till väl fungerande och effektiva järnvägstransporter som en viktig faktor till regeringens mål om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

5. Strategi för genomförandet

Genomförandestrategi:

- ✓ Projektet genomförs successivt utifrån en sammanhållen geografisk prioritetsordning med syftet att successivt kunna förbättra evakuerings- och röjningsförmågan.
- ✓ Projektet genomförs i ett antal delprojekt med verksamhetsövergripande resurser från förvaltning och linje så att projektets leveranser löpande kan integreras i organisationen.
- ✓ Projektet arbetar aktivt med att successivt minska tids- och kostnadsosäkerheter så att prognoserna kan förbättras i takt med att projektet vinner ny kunskap.

- ✓ Projektet har en sammanhållen extern och intern samverkan och kommunikation med målgruppen i fokus. Detta för att aktivt kunna styra förväntningar på projektets utfall och få med sig berörda aktörer på genomförandet.

Storstadsområden och större stråk prioriteras:

Genomförandet startar i den så kallade triangeln, (se figur nedan) vilken omfattar storstadsområdena och mellanliggande stråk. I triangeln finns stora och viktiga trafikflöden i trafiktäta kollektivtrafikområden, snabbtågstrafik, system- och nätverkståg samt del av europakorridoren.

När evakuerings- och röjningsförmågan successivt byggs upp inom detta område flyttas fokus till övriga delar av landet.

Denna prioritering innebär att ca 75 procent av landets tågtrafik tidigt kan nås och tillgodogöra sig den nya evakuerings- och röjningsförmågan.

Implementering av åtgärderna vilar på resultat och erfarenheter från genomförd pilotverksamhet i södra Sverige (se avsnitt 6).



6. Pilot i syd - erfarenheter

Pilotverksamheten i södra Sverige startades under hösten 2018 och har fortsatt under våren 2019. Piloten syftar till att snabbt komma igång med arbetet och att utveckla, testa och utvärdera arbetssätten. Det görs genom att begränsa geografien samt antalet interna och externa aktörer. Branschföreningen tågoperatörerna (BTO) har involverats via en särskild gruppering för piloten i syd.

Järnvägsföretagen och Trafikverkets berörda verksamheter har involverats för att säkerställa ett holistiskt perspektiv. Lösningarna har testats och kvalitetssäkrats i piloten. Problemställningar, lösningar och slutsatser har validerats på nationell nivå för att säkerställa att arbetet är gångbart över hela Sverige.

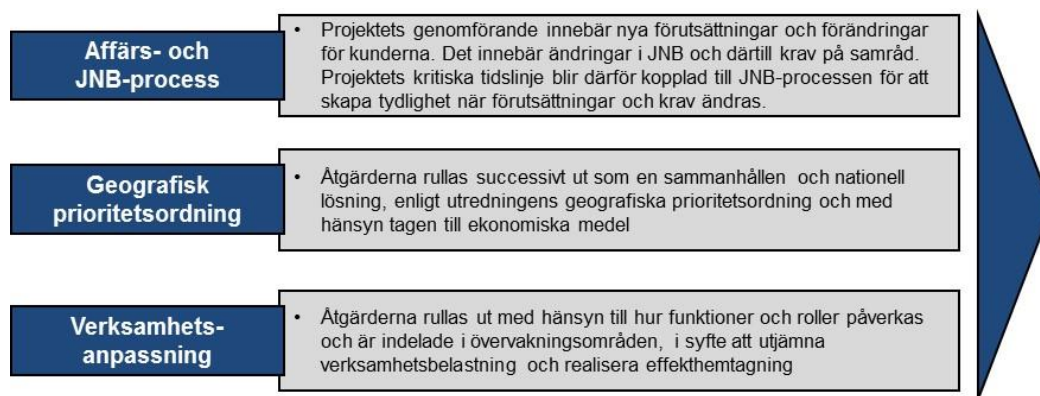
Slutsatser från piloten i syd:

- ✓ **Nya arbetssätt och verktyg**
Ett nytt arbetssätt i form av framtagande av lösningsförslag, både hos järnvägsföretagen och Trafikverket. Det bidrar till skapandet av alternativa handlingsplaner och ett ökat fokus på säkerheten hos resenärerna på drabbade tåg
- ✓ **Maxtider**
Att definiera maxtider när specifika aktiviteter i avvikelsehanteringen ska vara påbörjade skapar bättre förutsättningar för parallella processer och att nå maxtiderna för påbörjad evakuering och röjning

- ✓ **Tydliga befogenheter**
Förtydligande av Trafikverkets befogenheter, ledarroll och beslutsfattande reducerar ett avvaktande förhållningssätt och effektiviserar en sammanhållen process
- ✓ **Utvecklad uppföljning och mätning**
En väl utvecklad modell för uppföljning och mätning av den sammanhållna processen från händelsestart till påbörjad evakuering och röjning är en viktig förutsättning för löpande uppföljning och fortsatta förbättringar.
- ✓ **Hjälplok, stärkta inställelsetider och samarbete**
Trafikverkets hjälplok och stärkta inställelsetider tillsammans med väl fungerade arbetssätt och samarbetsformer med branschen skapar förutsättningar för snabbare evakueringar och röjningar och generellt effektivare hantering av störningssituationer
- ✓ **Införandet i resten av landet**
Utbildning, övning och framtagande av s.k. lathundar för operativ personal samt målgruppsanpassad kommunikation kommer att bidra till ett kontrollerat och samordnat införande i landet

7. Införandet av samlad lösning 2019-2020

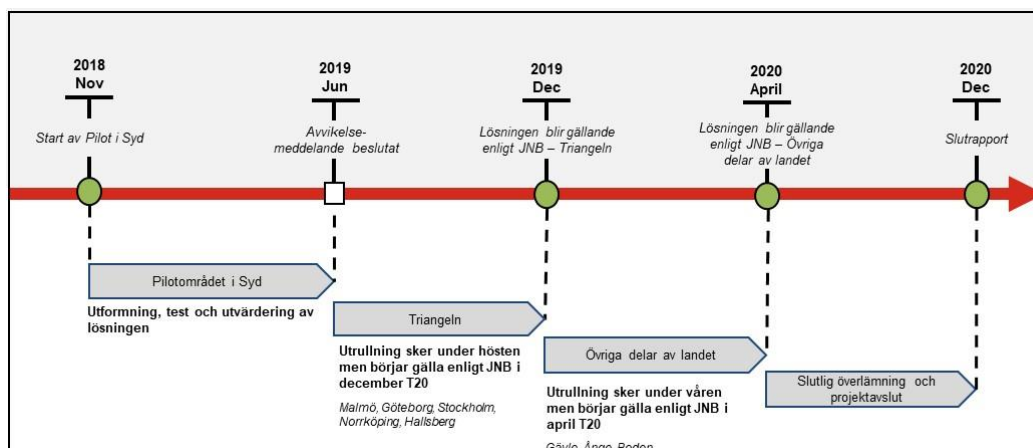
Projektets genomförande och utrullningsplan knyter an till projektets strategi och bygger på tre principer, se figur nedan:



Den styrande parametern och den s.k. kritiska linjen i projektet styrs av JNB-processen och kraven på annonsering och samråd inför förändringar. Vidare strävar projektet efter att i möjligaste mån paketera de olika leveranserna (processen, inställelsetiderna och hjälploken) i en samlad lösning som successivt rullas ut över landet.

Med resultatet och erfarenheterna från piloten i syd som grund startar införandet i triangeln under hösten för att avslutas i övriga landet i april 2020. Den formella förändringen annonseras i förtid via s.k. avvikelsemeddelande för att därefter och

formellt träda ikraft vid angiven tidpunkt, se figuren nedan:



Aktiviteter och status kopplat till införandet i landet

Under vintern/våren 2019 har aktiviteter genomförts inom fem huvudområden i syfte att förbereda och säkerställa en effektiv utrullning av projektets samlade lösning:

1. Förbättrade rutiner och arbetssätt och förtydligade befogenheter

Projektets lösningar har testats och kvalitetssäkrats inom ramen för piloten i syd (se avsnitt 6). Resultatet från genomförda rövningar med Trafikverkets ”pilotlok”, skarp övning och utförda teoretiska övningarna indikerar att framtagna lösning ger positiv effekt, i linje med maxtiderna för evakuering och rövning.

Under våren har ca 300 medarbetare inom Trafikverkets operativa trafikledning utbildats i framtagna arbetssätt. Även järnvägsföretagen som deltagit i piloten har haft möjlighet att genomföra utbildningen. Arbetet med att justera och ta fram övnings- och utbildningsmaterial inför utrullningen i triangeln pågår enligt plan.

Avvikelsemeddelande till JNB T20 är framtaget. Det innehåller förtydligande avseende maxtider, befogenheter och arbetssätt för evakuering och rövning. Formellt samråd med branschen genomförs mellan 5 och 19 juni.

2. Stärkta inställelsetider för kritiska felavhjälpningsresurser

Fem av de totalt sju planerade förstärkningarna av basunderhållsavtal i triangeln har genomförts. Fortsatt förhandling pågår för de två återstående kontrakten med målet att säkra rimliga anbud inför tågtidtabellskiftet 2019/2020.

En av de totalt fem planerade förstärkningarna av basunderhållsavtal i övriga landet har beställts. Förhandling pågår. Beställningar med avseende på de övriga fyra kontrakten återstår.

3. Upphandling av strategiskt placerade hjälplok för röjning

Under vintern/våren 2019 har fokus varit på att göra upphandlingen attraktiv för marknaden och att sänka inträdeshinder för potentiella leverantörer. Annonsering av förfrågningsunderlag för att upphandla hjälplok och driften på elva av de totalt femton tilltänkta uppdragsområdena (se karta) är planerad i juni.

Möjligheten att säkra hjälplokskapacitet för områdena Boden, Vännäs, Långsele och Kiruna inom regeringsuppdraget tidsram är under fortsatt utredning. Genomförd marknadsanalys visar att det finns få leverantörer som har tillgång till ETCS-utrustade lok, vilket är ett krav för dessa uppdragsområden.

I triangeln planeras etablering av hjälploken ske i nära anslutning till tågtidtabellsskiftet 2020/2019. I övriga landet planeras etableringen ske under april 2020.

Sedan tidigare har synergier med andra initiativ inom Trafikverket utretts. Bland annat kopplingen till regeringsuppdraget runt vinteråtgärder och anskaffning av snöröjningslok. En aktiv dialog sker löpande för att framgent kunna hantera möjliga synergier och lösningar.

Även tillstånd- och ansvarsfrågor kopplat till hjälploksfunktionen har sedan tidigare utretts och förtydligats.

4. Finansierings- och avgiftsmodell röjningslok

Arbetet med avgiftsmodellen för hjälploken är initierat och de grundläggande juridiska frågeställningarna är utredda.

Det återstår att bestämma avgiftens storlek, där möjliga konsekvenser behöver utredas och analyseras för att säkerställa att avgiften bidrar till uppdragets syfte.

Dialog med Infrastrukturdepartementet är initierad för att diskutera alternativa lösningar och eventuella behov av regeringsbeslut för att möjliggöra en rimlig avgift.

Avgiftens storlek planeras vara bestämd och kommunicerad till branschen inför tecknande av trafikeringsavtal till hösten så att avgiftsmodellen kan etableras samtidigt som det första upphandlade hjälploket tas i drift.



5. Kommunikation och förankring

Budskap och information om projektets lösning för evakuering och röjning samt om vikten av branschsamarbete, resenärsfokus och säkerhet har nått ut till berörda interna och externa intressenter i en rad olika forum.

Exempelvis hölls en så kallad branschhearing i Stockholm den 21 maj i syfte att inhämta synpunkter på genomförandet och dess status. Hearingen, som följs upp med ytterligare branschmöten inför tidtabellskiftet 2019/2020, indikerar att järnvägsföretagen har förståelse för de åtgärder som krävs för att uppnå regeringsmålen.

Riskhantering

Hösten 2019 till och med första tertialen 2020 kommer att bli en intensiv period med ett stort antal åtgärder som skall genomföras där många interna och externa funktioner kommer att påverkas och involveras. Förändringarna kommer att beröra en mängd medarbetare såväl inom Trafikverket som hos entreprenörer och järnvägsföretag. Som exempel kan nämnas att förändringen inom triangeln berör ca 900 medarbetare inom Trafikverkets operativa trafikledning.

I nuläget bedöms den största risken vara kopplad till hjälploksupphandlingen och rådande marknadsläge med risk för bristande anbud. Det kan eventuellt innebära att projektet delvis eller helt behöver skifta ägandemodell och strategi för anskaffning av hjälploken.

En annan risk är kopplad till inställetiderna och entreprenörernas förmåga att leverera efterfrågade resurser och lämna rimliga anbud. Det kan eventuellt innebära att stärkta krav avseende några av de ingående kontrakten istället införs enligt Trafikverkets ordinarie inköpstidplan för basunderhållskontrakt.

En tredje risk är att införandet sker under en relativt kort period i en verksamhet där resurserna används för dagliga leveranser av tågtrafik och trafikinformation. Det kräver tydlig prioritering och löpande resurssäkring.

Ovanstående risker hanteras systematiskt inom ramen för projektets riskhantering, i vilken även erforderliga riskanalyser med avseende på trafik- och elsäkerhet samt samhälls- och informationssäkerhet ingår.

8. Ekonomi

Den ekonomiska prognosen visar i nuläget på att projektet håller sig inom erhållet anslag. Det finns dock stora osäkerheter kring kommande kostnader för hjälplok och stärkta inställetider. Prognosen uppdateras och preciseras i takt med att ny information erhålles kopplat till de beställningar och upphandlingar som genomförs.

9. Kommande rapporteringstillfällen

Nästa delredovisning av regeringsuppdraget föreslås ske i anslutning till tidtabellsskiftet T2020 (december 2019) samt halvårsskiftet 2020. Slutrapport levereras i december 2020.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.
trafikverket.se