



TRAFIKVERKET

# Regeringsuppdrag Evakuering och rökning

Delredovisning av framdrift – december 2019

Trafikverket

Postadress: Trafikverket 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Delredovisning Evakuering och röjning 2018-12-14 TRV 2017 115473

Författare: Thomas Pettersson, Trafikverket TR

Dokumentdatum: 2019-12-06

Ärendenummer: TRV 2017 115473

Version: 0,9

Kontaktperson: Thomas Pettersson

Omslagsfoto: Mostphotos

# Innehåll

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. SAMMANFATTNING.....</b>                            | <b>4</b>  |
| <b>2. BAKGRUND.....</b>                                  | <b>4</b>  |
| <b>3. UPPDRAG .....</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>4. MÅL OCH EFFEKTER.....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>5. STRATEGI FÖR GENOMFÖRANDET .....</b>               | <b>6</b>  |
| <b>6. LÖSNINGEN REDO FÖR SKARP TILLÄMPNING 2020.....</b> | <b>7</b>  |
| <b>7. EFFEKTHEMTAGNINGEN STARTAR UNDER 2020 .....</b>    | <b>10</b> |
| <b>8. EKONOMI .....</b>                                  | <b>11</b> |
| <b>9. KOMMANDE RAPPORTERINGSTILLFÄLLEN .....</b>         | <b>11</b> |

# 1. Sammanfattning

Denna rapport innehåller en kort bakrundsbeskrivning och summering av tidigare åtgärder, en uppdatering av åtgärder genomförda under andra halvåret 2019 samt information om genomförandet år 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 delredovisningar den 14 december 2018 och 14 juni 2019.

Under andra halvåret 2019 har projektet fortsatt arbetet med realiseringsfasen. Utifrån utvärderingen av piloten i södra Sverige har projektet fortsatt arbetet med att fastställa arbetssätten, stärka inställelsetider för felavhjälpningsresurser, genomfört upphandlingen av hjälplok, utrett utformningen av avgiften för hjälploken samt formellt annonserat förändringarna i Järnvägsnätsbeskrivningen för år 2020.

Kommunikationen har genomförts vid regionala branschmöten, nationella BTO-möten (Branschföreningen tågoperatörerna) samt vid JNB-dagen 3 oktober 2019. Avvikelsemeddelande #3 till Järnvägsnätsbeskrivningen 2020 har samråtts under september månad 2019. Förtydligande har gjorts avseende Trafikverkets befogenheter och arbetssätt vid evakuering och röjning samt maxtider för när viktiga aktiviteter skall utföras. Likaså information om tillhandahållandet av röjningsloken som en grundläggande tjänst med tillhörande avgiftsmodell vid röjningsinsatser.

Projektet håller tidplanen och lösningen är redo för skarpt införande under 2020. Införandet startar vid tidtabellskiftet den 15 december 2019 och beräknas vara helt klart i april 2020. Åtgärderna förväntas ge effekt under 2020 vilket innebär att uppdragets effekthemtagning startar under 2020 för att vara i full drift till år 2021.

## 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 järnvägsnätbeskrivning.
- ✓ Stärkta inställelsetider för kritiska felavhjälpningsresurser.
- ✓ Strategiskt placerade hjälplok 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:

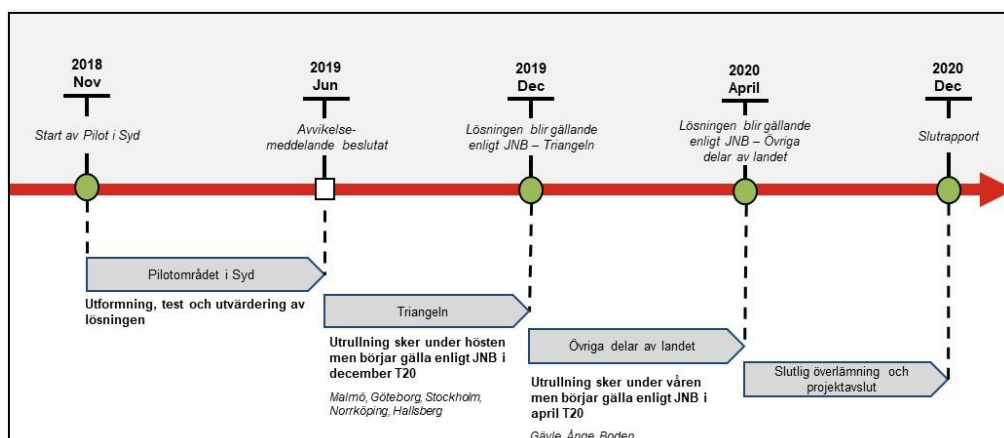
Genomförandet startar i den så kallade triangeln, (se figur till höger) vilken omfattar storstadsområdena och mellanliggande stråk. I triangeln finns stora och viktiga trafikflöden i trafiktäta kollektivtrafikområden, snabbtågstrafik, system- och nätverkståg samt del av europakorridoren.

När evakuerings- och röjningsförmågan successivt byggts 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.



## 6. Lösningen redo för skarp tillämpning 2020

Projektets **genomförandeplan** (se figur nedan) knyter an till projektets strategi. Eftersom genomförandet innebär nya förutsättningar och krav på Trafikverket och järnvägsföretagen är projektets kritiska linje knuten till JNB-processen, med dess krav på annonsering och samråd inför förändringar. Resultatet och erfarenheterna från genomförd pilotverksamhet i södra Sverige ligger till grund för införandet. Projektet strävar efter att i möjligaste mån paketera de olika leveranserna (processen, inställetiderna och hjälploken inkl. avgift) i en samlad lösning som vid två tydliga tidpunkter rullas ut i landet.



### Genomförda åtgärder inför att lösningen blir gällande i JNB2020

Under sommar/höst 2019 har aktiviteter genomförts inom fem huvudområden i syfte att förbereda verksamheten och branschen för att lösningen blir gällande i Järnvägsnätsbeskrivningen 2020:

#### 1. Förbättrade rutiner och arbetssätt och förtydligade befogenheter

Projektets lösningar har testats och kvalitetssäkrats inom ramen för pilotverksamheten i södra Sverige. Trafikverkets berörda verksamheter har tillsammans med de deltagande järnvägsföretagen och med hjälp av Trafikverkets ”pilotlok” genomfört både skarpa och teoretiska övningar. Problemställningar, lösningar och slutsatser har validerats på nationell nivå för att säkerställa att arbetet är gångbart över hela Sverige. Resultatet från piloten indikerar att framtagna lösningar ger positiv effekt, i linje med maxtiderna för evakuering och röjning.

I ”triangelområdet” har under hösten ca 900 medarbetare (inkl. chefer) inom Trafikverkets operativa trafikledning utbildats i framtagna arbetssätt. Även järnvägsföretagen har beretts möjlighet att genomföra utbildningen i form av en så kallade ”E-learning”.

Avvikelsemeddelanden till Järnvägsnätsbeskrivningen 2020 har samrått med branschen och beslutats. Järnvägsnätsbeskrivningen har förtydligats med avseende på maxtider, befogenheter och arbetssätt för evakuering och röjning.

## 2. Stärkta inställelsetider för kritiska felavhjälpningsresurser

Planerad förstärkning av basunderhållsavtal i ”triangeln” har sedan tidigare genomförts. De nya kraven uppfylls under högtrafik och mindre avvikelser från ställda krav förekommer på vissa bandelar under lågtrafik. Avvikelserna bedöms acceptabla fram tills dess att berörda kontrakt stärks i förnyad konkurrens inom ramen för Trafikverkets långsiktiga inköpsplan för basunderhållet.

Arbetet med att förstärka inställelsetiderna i utvalda basunderhållsavtal för ”övriga landet” pågår och planeras vara klart under mars, i god tid inför det att lösningen blir gällande enligt Järnvägsnätsbeskrivningen 2020 i denna geografi.

## 3. Upphandling av strategiskt placerade hjälplok för röjning

Under vintern/våren 2019 låg fokus på att planera och göra upphandlingen attraktiv för marknaden och på att sänka inträdeshinder för potentiella leverantörer. Efter genomförd marknadsundersökning bedömdes förutsättningarna som goda att upphandla hjälplok och drift (ägendemodell 3) på elva av de totalt femton tilltänkta uppdragsområdena (se karta).

Efter annonsering i juni och anbudsutvärdering i oktober kunde tio av de elva kontrakten tilldelas i november och kontraktsskrivning inledas. För uppdragsområde ”Borlänge” inkom inga giltiga anbud. Projektet kommer att genomföra en förnyad men begränsad marknadsanalys och därefter – om förutsättningarna bedöms tillräckliga – gå ut i en ny upphandling av Borlänge med etablering tidigast i december 2020.

Förutsättningarna att säkra hjälplokskapacitet inom regeringsuppdragets tidsram bedöms inte finnas för områdena Boden, Vännäs, Långsele och Kiruna (se karta). Detta då det finns få leverantörer som har tillgång till ETCS-utrustade lok, vilket är ett krav för dessa uppdragsområden. Under hela ERTMS-utrollningen kommer det periodvis, och i olika geografier, vara mycket svårt att upphandla hjälploksfunktionen enligt ägendemodell 3.

Alternativet att Trafikverket anskaffar egna lok och handlar upp driften (Ägendemodell 2) bedöms vara ett framkomligt men mer tidskrävande alternativ. Uppdraget att hantera den långsiktiga anskaffningen av hjälplok med hänsyn till ERTMS-införandet kommer därför preciseras och överlämnas till kommande förvaltningsorganisation. Etablering av en hjälploksfunktion på dessa orter bedöms tidigast kunna ske under 2022/23.

Etablering av de upphandlade hjälploksfunktionerna sker successivt enligt projektets geografiska prioriteringsordning med start vid tågtidtabellsskiftet 2019/2020. På de uppdragsområden röjningsförmågan inte stärks under 2020 kommer röjning ske enligt dagens lösning. Det innebär att järnvägsföretagen på uppdrag av Trafikverket antingen röjer sig själva eller blir röjda av annat järnvägsföretag.

I samband med förberedelserna inför upphandling har Trafikverket även utrett och förtydligat tillstånd- och ansvarsfrågor kopplat till hjälploksfunktionen.



Med anledning av inkomna frågor från ett antal av järnvägsföretagen har Trafikverket även samrått frågan med Transportstyrelsen och därefter informerat branschen om utfallet.

Transportstyrelsen har inte några invändningar mot Trafikverkets tolkning av att röjningsfärden sker på det hjälpbehövande företags tillstånd. Vidare kan det konstateras att järnvägsföretagen i sina säkerhetsstyrnings-system behöver ha rutiner för hur de hanterar röjningssituationer när de kopplas ihop med ett annat järnvägsföretags fordon (oavsett om det är Trafikverkets röjningslok eller ett annat järnvägsföretags lok) till ett fordonssätt. Detta är dock inget ansvar som följer av bedömningen i tillståndsfrågan eller av Trafikverkets tjänst avseende hjälpfordon, utan detta gäller redan i dag.

#### 4. Finansierings- och avgiftsmodell hjälplok

De upphandlade hjälploken erbjuds som en avgiftsbelagd grundläggande tjänst ”Tillhandhållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon”. Tjänstens syfte, omfattning och avgiftsutformning är beskriven och förankrad med branschen inom ramen för JNB-processen. De grundläggande juridiska frågeställningarna för att kunna ta ut en avgift är sedan tidigare utredda. Samråd med Ekonomistyrningsverket pågår och kan eventuellt dra ut på tiden då det är fråga om men ny tjänst och avgift. Tjänsten kan komma att erbjudas marknaden avgiftsfritt under en begränsad period.

Järnvägsföretagen tecknar avtal om tjänsten per ”täckningsområde” i samband med TRAV-tecknandet. Tjänsten har tagits emot väl och samtliga järnvägsföretag som tecknat TRAV (förutom ett) har också valt att teckna avtal om tjänsten för samtliga täckningsområden där den förväntas finnas tillgänglig under 2020. Ett fåtal aktörer i Kiruna-området har valt att inte teckna avtal om tjänsten eftersom den inte planeras finnas tillgänglig i det området förrän tidigast 2022/23.

Arbetet med avgiftsmodellen är i ett slutskede, där fokus ligger på etablering av rutiner och på att säkerställa data för fakturering inför det att röjningstjänsten tas i drift.

#### 5. Kommunikation, förankring och riskanalyser av lösningen

Information om projektets samlade lösning samt vikten av branschsamarbete, resenärsfokus och säkerhet har systematiskt och frekvent förmedlats till berörda interna och externa intressenter i en rad olika forum och kanaler under året.

Tillämpningen av projektets lösning under 2020 är beroende av att alla berörda interna och externa funktioner förstår sina bidrag i att uppnå regeringsmålen. Under hösten har kommunikationen därför koncentrerats till att skapa medvetenhet om och beredskap för att lösningen blir gällande enligt Järnvägsnätsbeskrivningen 2020.

Nödvändiga riskanalyser med avseende på trafik- och elsäkerhet (enligt CSM RA) samt samhälls- och informationssäkerhet har genomförts. Projektet når inte upp till nivå ”säkerhetsskydd” och förändringen bedöms ur ett trafiksäkerhetsperspektiv vara

säkerhetsrelaterad, dock inte utgöra en ”väsentlig förändring”. Identifierade risker omhändertas inom ramen för projektets normala riskhanteringsprocess.

## 7. Effekthemtagningen startar under 2020

### 1. Lösningen är klar att tillämpas under 2020

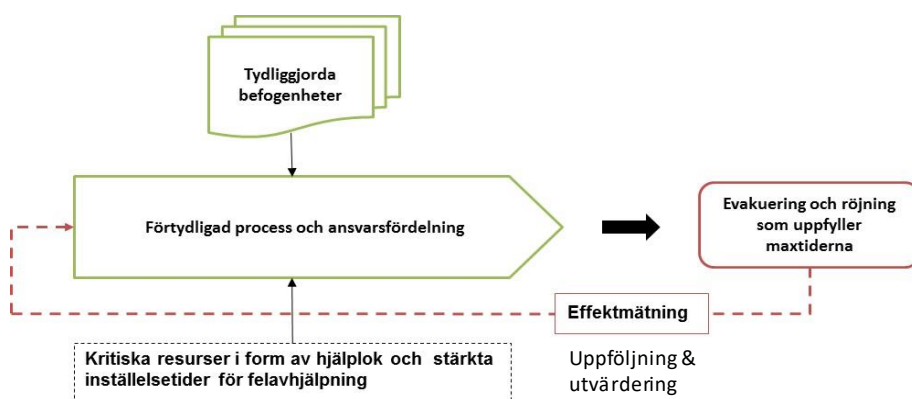
Enligt tidigare redovisning är nu huvudparten av de åtgärder som ingår i regeringsuppdraget genomförda eller på god väg att genomföras. Den samlade lösningen införs formellt enligt JNB 2020. Det innebär att de nya arbetssätten, inställelsetiderna för felavhjälpningsresurser och hjälploken för röjning operativt skall användas och tillämpas i branschen.

### 2. Lösningen prövas, följs upp och förbättras

Huvudfokus under 2020 kommer dels att vara uppföljning av Trafikverkets och Järnvägsföretagens efterlevnad av ingående krav och arbetssätt och dels uppföljning och utvärdering av lösningens prestanda i förhållande till den målbild som är kopplad till regeringsuppdraget.

Uppföljningen kommer att ske enligt en väl utvecklad modell för mätning (se figur nedan) av den sammanhållna processen från händelsestart till påbörjad evakuering och röjning. En metod för att samla in information om händelser och identifiera förbättringsåtgärder har tagits fram. Arbetssättet är integrerat med den uppföljnings- och utvärderingsstruktur som idag finns inom Trafikverkets verksamhet och som till delar även genomförs tillsammans med järnvägsföretagen.

Det fortsatta samarbetet med branschen kommer att vara avgörande för ett effektivt genomförande och kommer att ske på såväl regional som nationell nivå i exempelvis regionala och nationella driftforum, BTO-möten etc.



### 3. Effekthemtagningen startar under 2020

Resultatet av de åtgärder som genomförts förväntas ge effekter under 2020. Det innebär att uppdragets effekthemtagning startar under 2020 för att vara i full drift till år 2021.

Uppdraget förväntas svara upp emot regeringsuppdragets målbild avseende tid till påbörjad evakuering och rökning:

- ✓ 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 rökning i storstadsområdena 120 minuter
- ✓ Maxtid för påbörjad rökning i övriga delar av landet 180 minuter

Åtgärderna förväntas också bidra till regeringens mål om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

## 8. Ekonomi

Den ekonomiska prognosen pekar i nuläget på 187 mkr vid 2020 års utgång. Det innebär att projektet med god marginal håller sig inom erhållet anslag. Under hösten 2019 har en stor del av tidigare osäkerheter eliminerats. De osäkerheter som kvarstår kan främst kopplas till pågående beställningar av stärkta inställelsetider. Prognosen uppdateras och preciseras i takt med att åtgärder genomförs och ny information erhålles.

## 9. Kommande rapporteringstillfällen

Nästa delredovisning av regeringsuppdraget föreslås ske i anslutning till halvårsskiftet 2020. Slutrapport levereras i december 2020.

