

RAPPORT

Uppföljningsrapport

Hösten 2023, Järnväg



Bakgrund.....	5
Syfte.....	5
Metod.....	5
Mål.....	5
Orsakskoder.....	5
Sammanfattning.....	5
Merförseningar under hösten.....	7
Sammanfattning väder hösten 2023.....	7
Uppföljning årstidsrelaterade koder.....	7
Spårhalka.....	8
Entreprenörer.....	9
Infrastruktur.....	9
Kontaktledning.....	9
Verifierad spårhalka.....	10
Olyckor och tillbud.....	10
Urspårning Kollision.....	11
Uppkörd växel.....	11
Avsugning bana.....	11
Djur.....	12
Natur och väderhändelser.....	13
Översvämning.....	13
Träd.....	14
Storm.....	14
Järnvägsföretag.....	15
Ej planenlig tåglängd.....	15
Ej planenlig tågvikt.....	15
Ej planenlig tågvikt.....	16
Strömavtagare.....	16
Hjulskadelarm fordon.....	16
Hjulskadelarm vagn.....	17
Större händelser.....	17
Trafikverkets arbete med förbättringar.....	18
Så blir vi bättre tillsammans.....	18
Förberedelser kopplat till beredskapsperiod.....	18
Förslag på åtgärder.....	18
Regioner.....	19
Kontakt.....	19

Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, Ej känslig

Dokumenttitel: Uppföljningsrapport Hösten 2023, järnväg

Författare: Stark Sören UHjnk

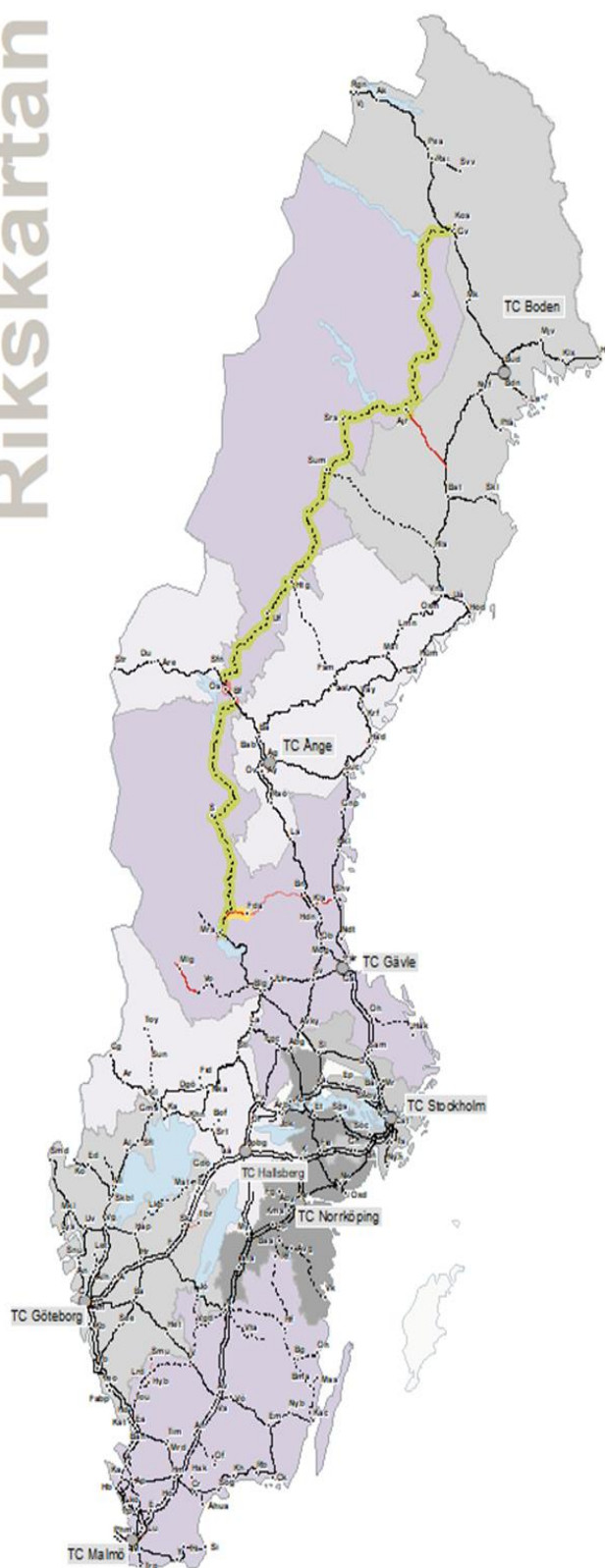
Dokumentdatum: 2023-11-23

Ärendenummer: TRV 2022/158

Version: 1.2

Kontaktperson: Stark Sören UHjnk

Rikskartan



Trafikeringssystem

Datum: 2020-10-08
© 2019 Trafikverket
Publicationsnummer: 2019:208

Skala (A3): 1:5 900 884,8

0 50 100 150 200 km

Järnvägar

- Dubbelspår eller flerspår, el
- Enkelspår, el
- Ej elektrifierad järnväg
- Banan underhålls ej
- Banan är avstängd

Trafikstyrningssystem

- System E1 (ERTMS nivå 1)
- System E2 (ERTMS nivå 2)
- System E3 (ERTMS nivå 3)
- System F (Förenklad trafik)
- System H (Hinderfrihetskontroll)
- System M (Manuell)
- System R (Radioblock)
- System S (Spårledning)

Trafikstyrningssentral

- TC (station)



TRAFIKVERKET

Bakgrund

Trafikverket tar fram nationella årstidsstyrda beredskapsplaner för varje årstid inom järnväg, för att förebygga och minimera årstids- och väderrelaterade risker. Denna rapport omfattar uppföljning av nationell beredskapsplan för hösten inom järnväg under perioden vecka 36–46, 2023.

Syfte

Syftet med rapporten är att sammanfatta hösten och identifiera förbättringar.

Metod

Material till rapporten har hämtats in från entreprenörer via distrikt, järnvägsföretag och Trafikverket. Information om väder har arbetats fram av SMHI. Statistik har hämtats från Trafikverkets datasystem främst LUPP på utvalda orsakskoder för hösten.

För att utveckla arbetet med beredskapsplaner och uppföljningsrapporter finns en samarbetsyta inom ramen för Tillsammans för Tåg i Tid (TTT). Där fokus ligger på förbättringsarbete till kommande årstidsstyrd beredskapsplan samt följa upp föregående årstidsstyrda beredskapsplan.

Mål

Arbete pågår för att sätta mål för koder kopplat till uppföljningen. Arbetet har fokuserat på ständig förbättring, genom att utvärdera effekter av åtgärder, identifiera förbättringsförslag samt analysera den samlade hanteringen av höstens störningar i järnvägstrafiken. Arbetet ska resultera i förslag på åtgärder för att förbättra den egna beredskapen inför liknande händelser. Detta kommer att resultera i ökad robusthet i anläggningen för järnvägsbranschen, ökad punktlighet och ökat förtroendet för tåg som transportmedel.

Orsakskoder

För att få en jämförelse med tidigare år väljs ett antal orsakskoder ut som är relaterade till årstiden och väderrelaterade händelser. Koderna är valda för att fokusera på att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna av effekter på väderförhållanden. På grund av det utökade antalet koder går det inte att jämföra tidigare utfall på totalen med 2023. Men för att få en uppfattning hur det gått under hösten har samma koder från tidigare år jämförts med årets.

Sammanfattning

Hösten utvärderas på koder kopplat till väderrelaterade händelser under perioden såsom naturhändelser, infrastruktur, olyckor och tillbud samt järnvägsföretag och djur. Längre in i rapporten redovisas utfallet för antal händelser, antal störda tåg samt merförsening där stort fokus ligger i att följa upp händelser kopplat till hala spår, som är den största bidragande orsaken till merförseningar kopplat till

väderförhållanden. Uppföljningen visar på bra resultat och att hala spår i Trafikverkets anläggning inte förekommit i media för första gången.

Många av händelserna går att förebygga i stor utsträckning genom åtgärdsprogram och förberedelser. Uppföljning, information, utbildning, fortbildning är viktiga verktyg. Inte bara inför höstens utmaningar, utan inför varje årstid, året runt.

Trafikvolymen under perioden ligger i nivå med snittet åren 2018–2022.

Förutom dom ordinarie förberedelserna som normalt utförs inför hösten togs inför hösten 2023 ett större grepp på flera områden. Ambitionen är att arbeta med så lång framförhållning som möjligt genom samarbetet och samverkan.

Informationen har fungerat mycket bra inför och under hösten med vissa justeringar. I det löpande samarbetet identifierades att information via OPAL var viktigt för att järnvägsföretagen snabbt kunde informera sina förare. Den informationen är den viktigaste och avgörande delen för att minska riskerna vid spårhalka. Både säkerhetsmässigt men även för att förhindra skador på fordon, vagnar och anläggning. Det är därför viktigt att även lokförare är aktiva och meddelar när man upplever spårhalka.

Löpande väderbevakning skapar möjlighet till proaktivitet inför kommande väderrisker och speciellt hala spår som inte bara orsakar förseningar utan även skador på infrastrukturen, fordon och vagnar. Beredskapsarbetet initieras när väderprognoser eller faktiska väderobservationer bedöms kräva åtgärder utöver ordinarie rutiner.

Det var viktigt att säkerställa att åtgärder på problemområden som orsakade större problem hösten 2022 utförts. Det handlar om att utföra träd och buskröjning och att rengöra och spola av rälsen. Vilket det senare har visat sig vara effektiva åtgärder. Busk och trädröjning är viktigt att det utförs i underhållskontrakten. Inte bara för att minska förekomsten av löv på spåret utan också för att sikten ska vara god i anläggningen.

Tydliggöra vilka konsekvenser entreprenörer och järnvägsföretag kan förväntas sig av respektive beredskapsnivå och vilka förberedelser som behöver utföras.

Dagliga möten med Nationell och Regional ledning för att följa upp dygnet som gått och risker kommande dygn. Regional operativ ledning hanterar beredskapen och respektive nivå.

Den samlade riskbedömningen av vädrets påverkan på anläggningen och fordon avgör vilken beredskapsnivå som ska gälla (se riktlinje "TDOK 2017: 0362 Hantering väder- och årstidsstyrd beredskap järnväg") där beredskapsnivåerna justerades inför hösten för att omfatta och tydliggöra hala spår.

Återkoppling till järnvägsföretag om identifierade avvikelser. Möten med järnvägsföretag med fokus på åtgärder inför hösten. Det är viktigt att järnvägsföretagen säkerställer att vikt och längd på tågen planeras och i förekommande fall reduceras, dom dagar där risken för hala spår föreligger. Att fordon som är utrustade med sandning, att dessa fungerar och är påfyllda. Att sanda till din kollega på områden där halka uppstår. Fokus på att använda

broschyren ”Så blir vi bättre tillsammans”. Broschyren har laddats ner i stor omfattning och används i utbildning och information till operativ personal.

Oavsett vilken roll du har i branschen så är målet för alla att kapacitet, robusthet och punktlighet går hand i hand, vilket skapar trygghet för kunden som ska känna att man kan lita på tåget som transportmedel. Har kunden information i god tid vad som påverkar resan kommer kunden att uppleva oss som ansvarsfulla, någon som visar omsorg, någon som skapar trygghet för mig och dig och alla andra som går att lita på i alla väder.

Merförseningar under hösten

Det går inte att göra en jämförelse totalt vare sig på merförseningar, störda tåg eller antal händelser på grund av att 2022-12-11 infördes en ny kvalitetsmodell och kodlistan förändrades och utökades från 23 koder till 51 koder, kopplat till väder.

Totalt sett saknas det information på nivå 3 inom koderna för 14 634 minuter (så kallat ”streck” eller ”tom” i statistiken). Den mängden utgör 3,3 procent av koderna, en kraftig förbättring jämfört med sommaren där streck eller tom i statistiken utgjorde 8 procent. Behovet av bättre kvalitet i orsakskodning i kombination med att införa Power BI, kommer framöver att öka möjligheten att enklare hitta rotorsaken till en störning.

Sammanfattning väder hösten 2023

Hösten 2023 blev överlag något varmare och soligare än normalt i stora delar av landet. Under de kritiska veckorna med lövfällning övergick det till mer vind och regn, vilket normalt ökar risken för hala spår kraftigt.

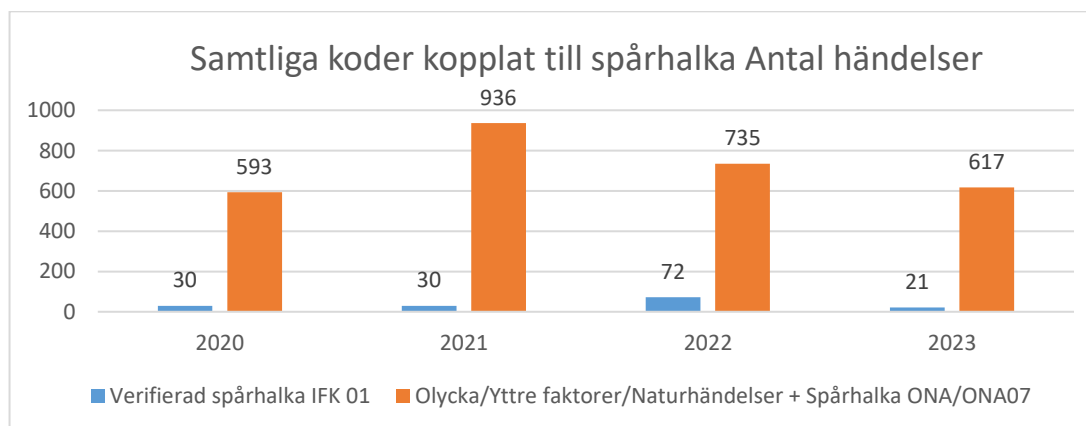
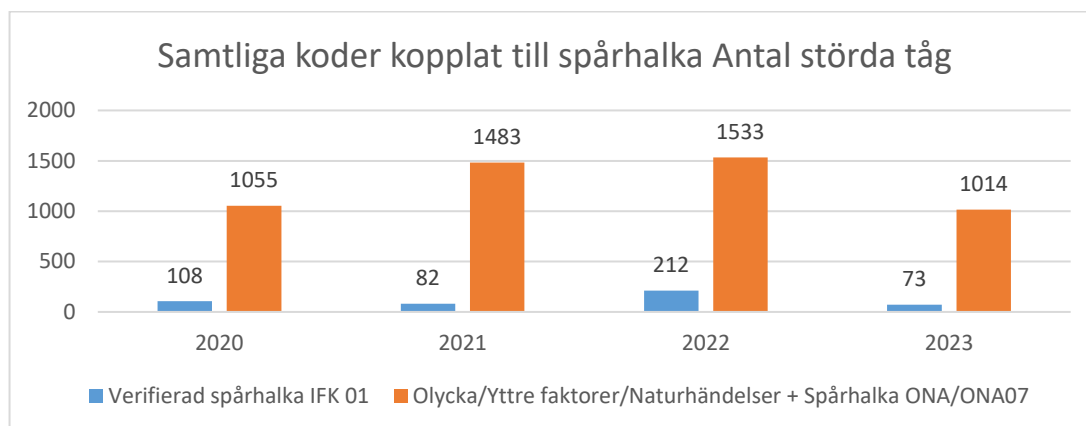
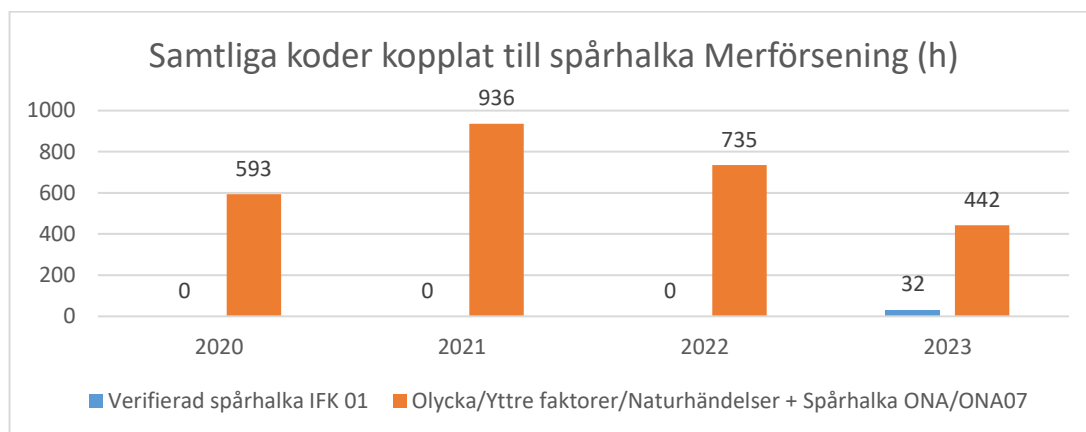
Lokala och kraftiga vind, regn och åskskurar gör att det skiljer sig stort mellan olika platser. En komplett sammanfattning av höstens väder presenteras i samband med uppföljningsrapporten för vinterrapporten.

Uppföljning årstidsrelaterade koder

Fokus i uppföljningsrapporten är att titta närmare på effekter av utförda åtgärder och förbättringsförslag och hur kommunikation och information mellan järnvägens aktörer har förbättrats och resultatet av höstsäsongen på koder som kan jämföras tillbaka i tiden.

Spårhalka

Om vi summerar perioden med samtliga koder kopplat till spårhalka ONA/ONA 7 samt IFK 01 visar det med tydlighet att förberedelserna som gjordes inför hösten och den dagliga uppföljningen har gett resultat. Samarbete med branschen och informationen mellan aktörerna är mycket viktiga ingredienser för att lyckas tillsammans. Merförseningar har gått ner kraftigt, likaså antal störda tåg och antal händelser.

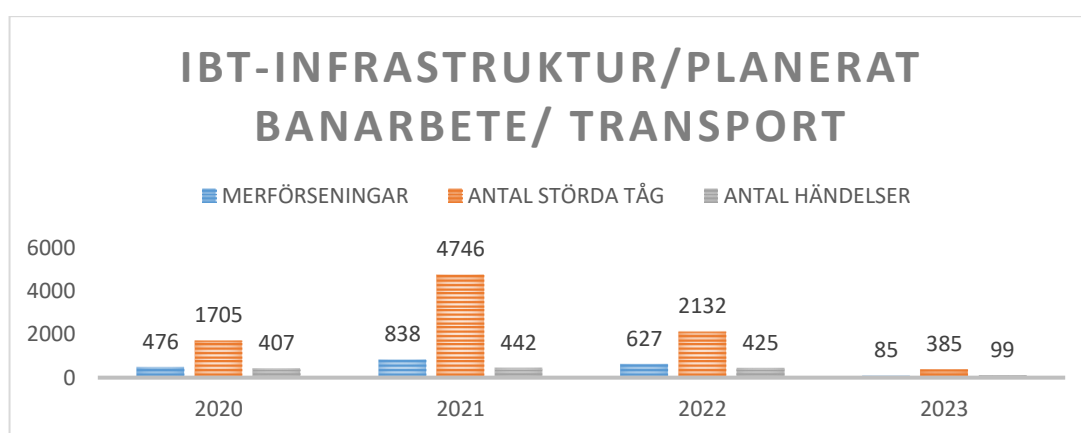


Entreprenörer

Vädervarningar är viktiga för att kunna vara förberedd med rätt utrustning, rätt utbildning att kunskap att hantera verktygen som behövs för akuta fel och för att snabbt återställa anläggningen. Väderprognoserna ska användas dagligen under hela året, för att i god tid samla berörda om vilka förberedelser som behövs på respektive ansvarsområde. Därför är det viktigt att veckomöten fortsätter, inte bara under vintern utan året runt i något forum. Är samtliga rätt förberedda inför alla typer av oväder så är resultatet att återställningstiden minskar.

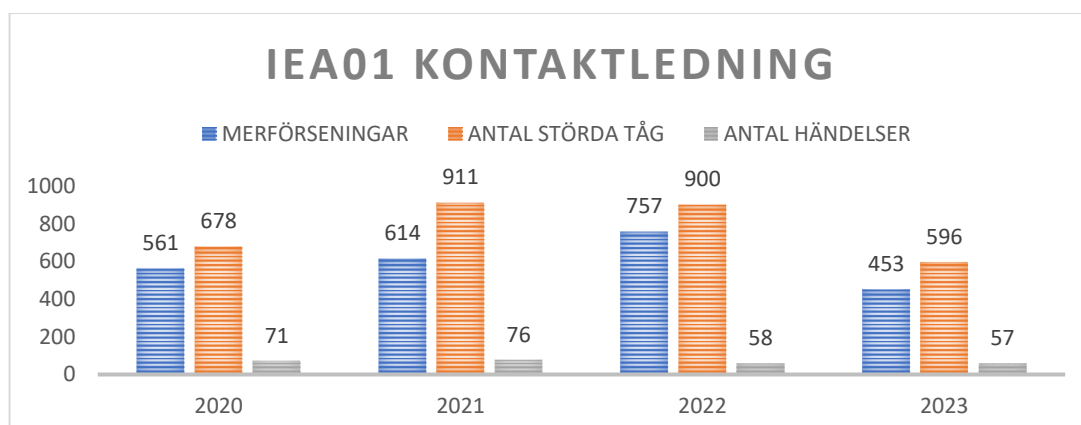
Infrastruktur

Antalet rapporterade händelser på kod IBT- under perioden har sjunkit kraftigt. Merförseningar redovisas i antal timmar.



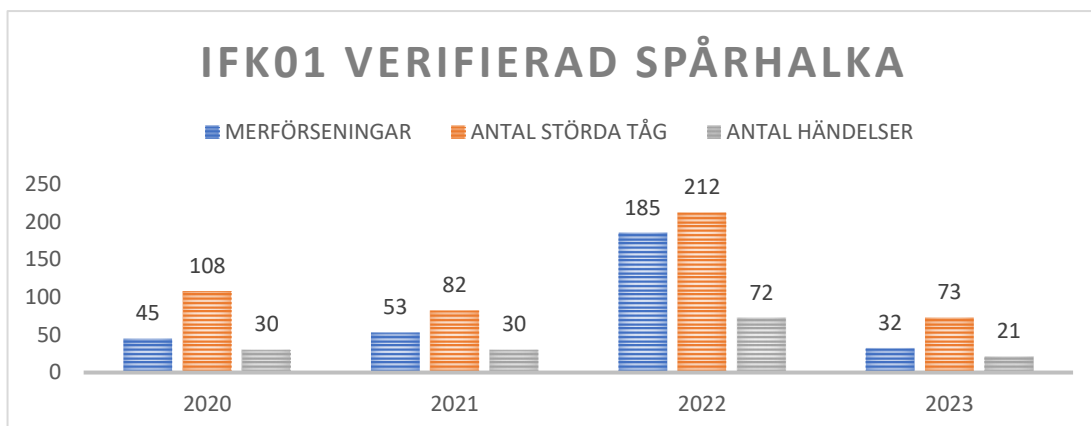
Kontaktledning

Kontaktledningsfel fortsätter att minska. Merförseningarna och antal störda tåg har minskat kraftigt. Antal händelser ligger i nivå med hösten 2022.



Verifierad spårhalka

Verifierad spårhalka visar en tydlig nedgång under perioden i antal händelser, störda tåg och merförsening.



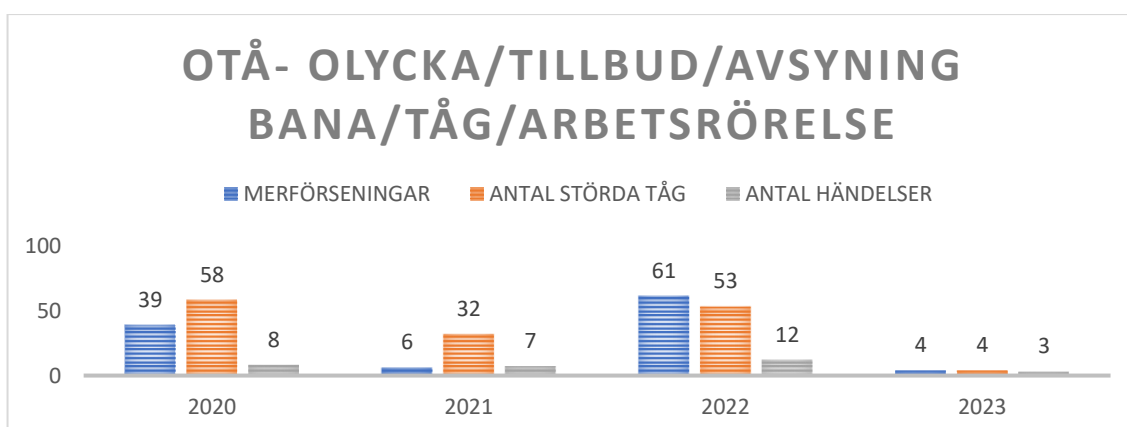
Olyckor och tillbud

Antal rapporterade händelser med OTÅ- koder som summerar tillbud/avsyning av bana och tåg/arbetsrörelse går ner kraftigt, likaså antal störda tåg och merförseningar.

Händelserna går att förebygga i stor utsträckning genom

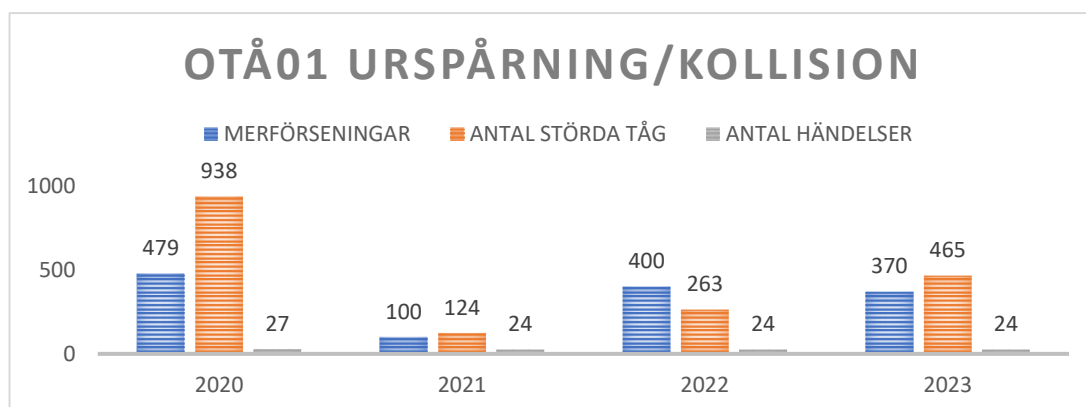
- Veckomöten för varje projekt
- Information
- Utbildning och fortbildning
- Uppföljning
- Erfarenhetsåterföring

Inte bara inför höstens utmaningar, utan inför varje årstid, året runt.



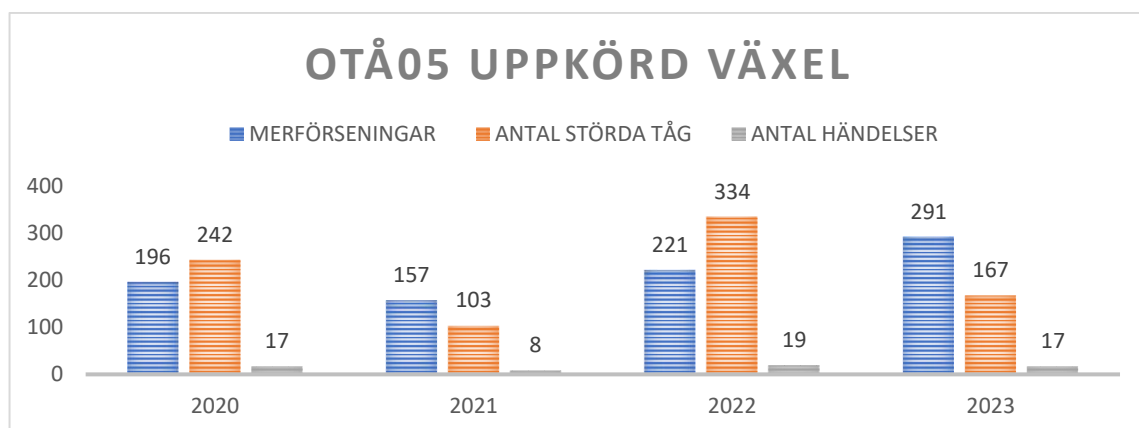
Urspårning Kollision

Urspårning/kollision ligger i stort sett på samma nivå som föregående höst 2022. Rotorsaken generellt beror på mänskliga felhandlingar.



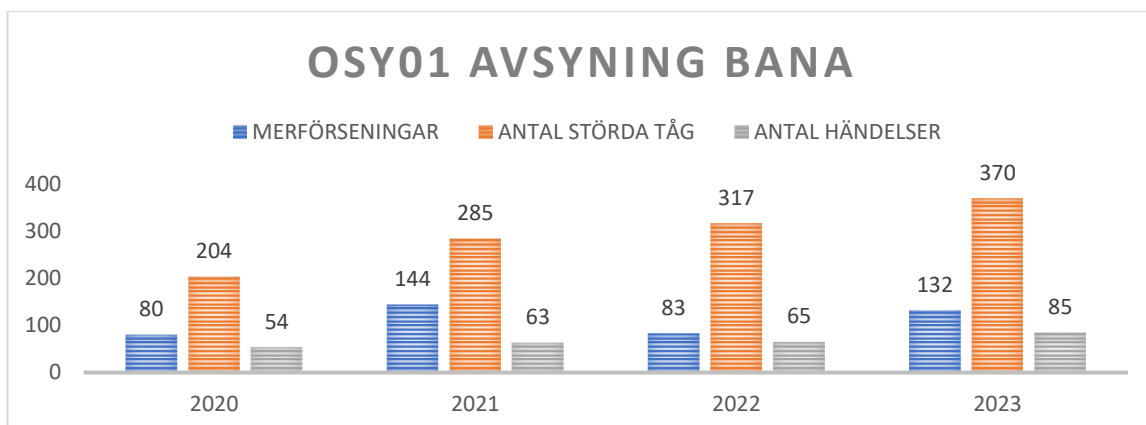
Uppkörd växel

Uppkörd växel gick ner marginellt medan antal störda tåg minskade kraftigt. Merförseningar ökade däremot. Rotorsaken generellt beror på mänskliga felhandlingar.



Avsyning bana

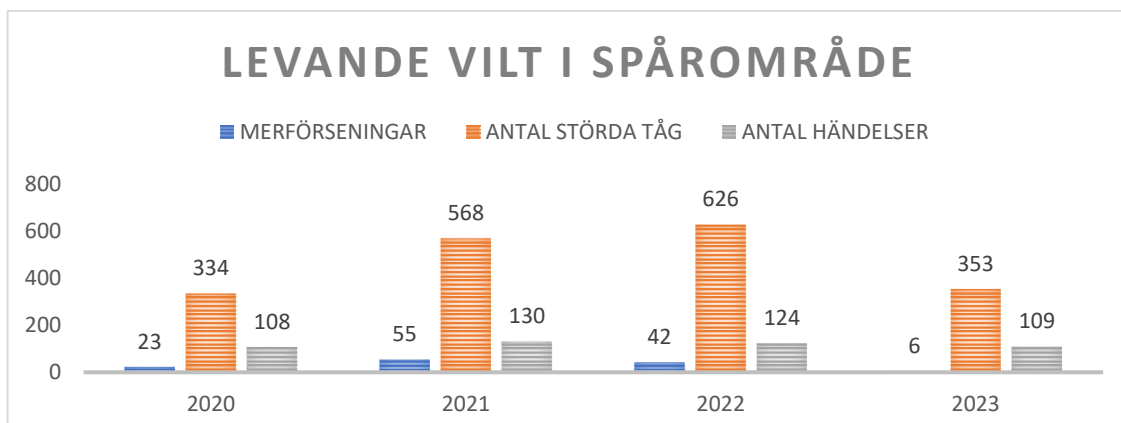
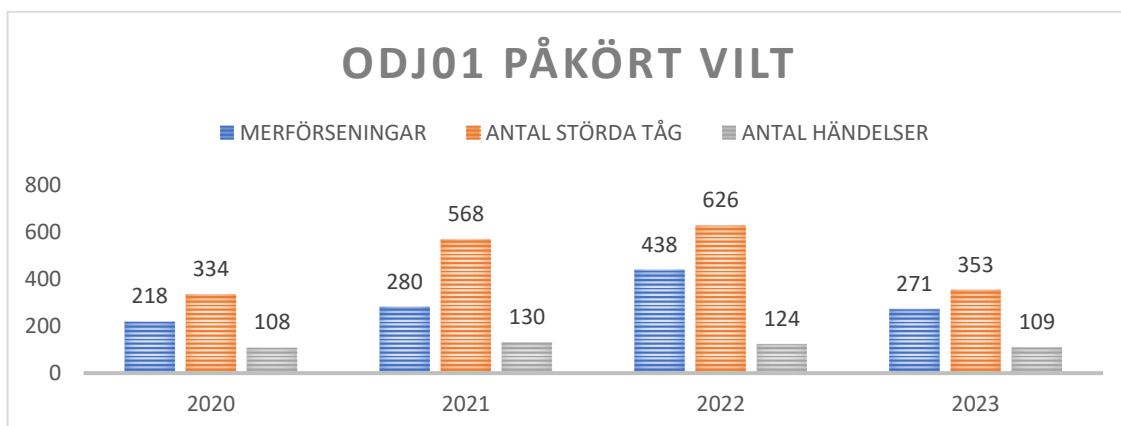
Avsyning av bana efter händelse ökar jämfört med föregående period. De vanligaste och största orsakerna till bortfallet beror på i fallande ordning. Avsyning av bana efter påkörning av föremål eller annat. Avsyning av kontaktledning/bana. Avsyning efter detektorlarm.

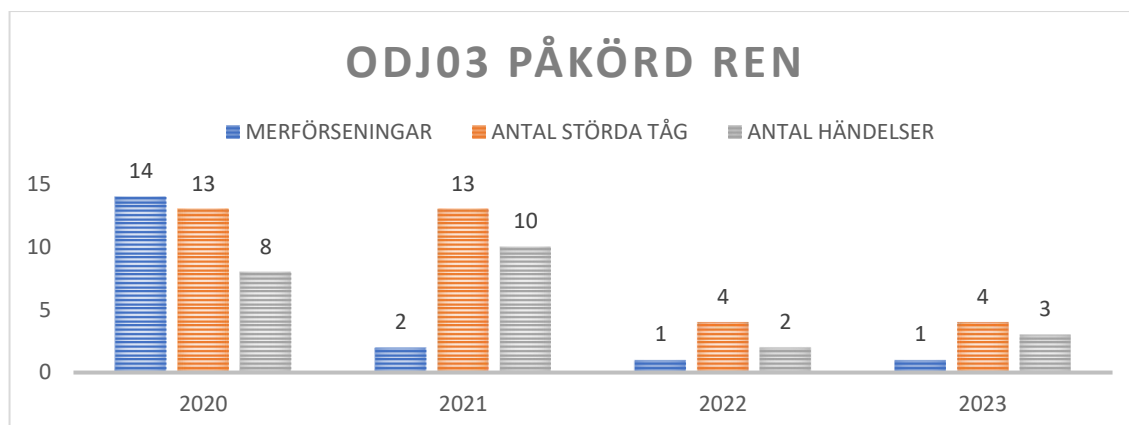


Djur

Antal händelser med anmält påkörda djur har gått ner under hösten. Antal rapporter levande vilt i spår har gått ner kraftigt och även konsekvenserna som störda tåg och merförseningar till dessa koder. Den största anledningen till nedgången beror på det utökade arbetet att bygga stängsel kring anläggningen där vilt har svårare att ta sig in och därmed också mycket färre händelser.

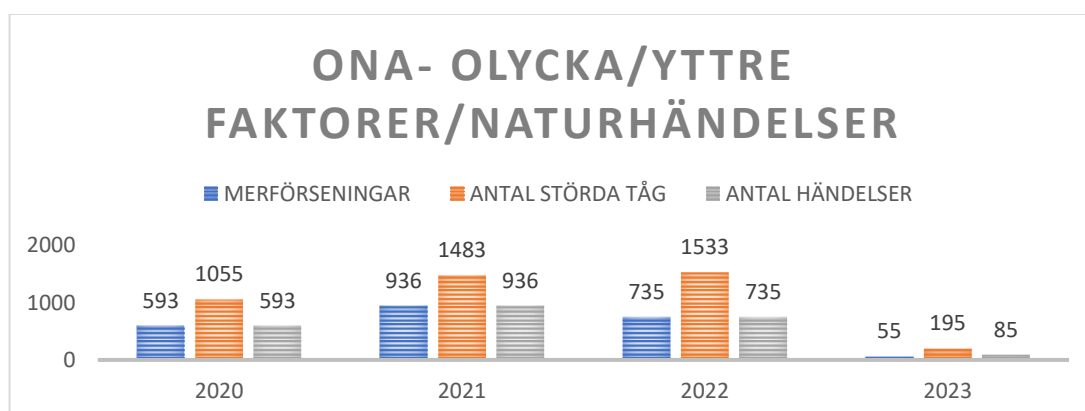
Påkörd ren ligger kvar på en låg nivå.





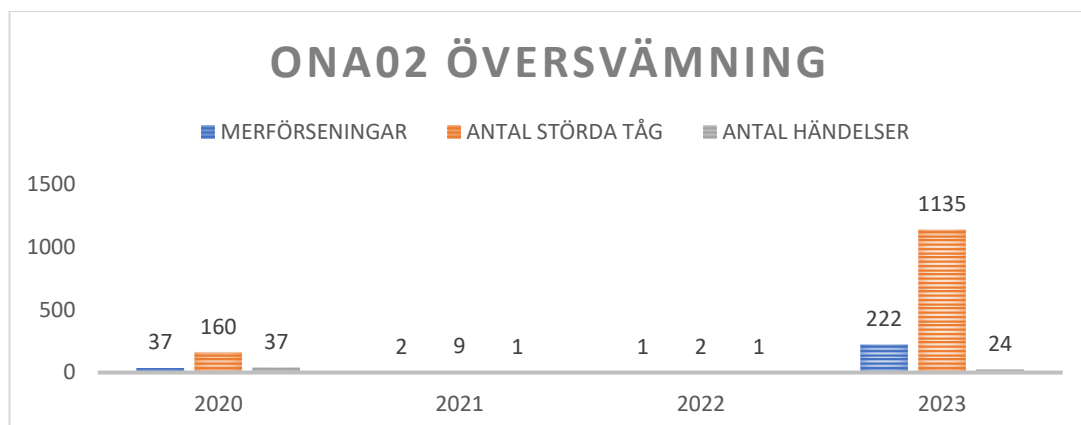
Natur och väderhändelser

Antal rapporterade händelser med ONA-koder gick ner kraftigt, likaså antal störda tåg och merförseningar. Summeras samtliga ONA koder är det fortfarande en kraftig nedgång jämfört med föregående perioder.



Översvämning

En av koderna i uppföljning höst är översvämning. Det var totalt 24 st rapporterade händelser jämfört med 1 st händelse hösten 2022. Den kraftiga nederbörd som föll under sommaren och höga vattennivåer har orsakat hastighetsnedsättningar i större omfattning större delen av höstperioden. Samtliga hastighetsbegränsningar kopplade till översvämningar är avslutade under november.



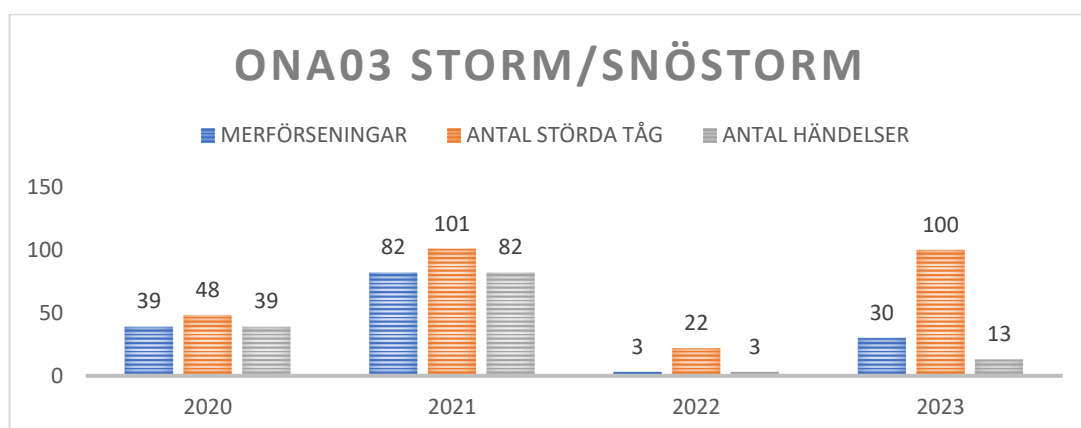
Träd

Träd över spår ligger fortsatt på en låg nivå. Totalt 65 st händelser med 286 timmar merförsening. De 3 mest omfattande händelserna summerades till 122 timmars merförsening.

Trafikverket anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om **skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut.**

Storm

Under perioden var det 13 rapporterade händelser med konsekvenser störda tåg och merförseningar. Huvuddelen av händelserna beror på sänkt hastighet under storm och flygande föremål mot kontaktledning.



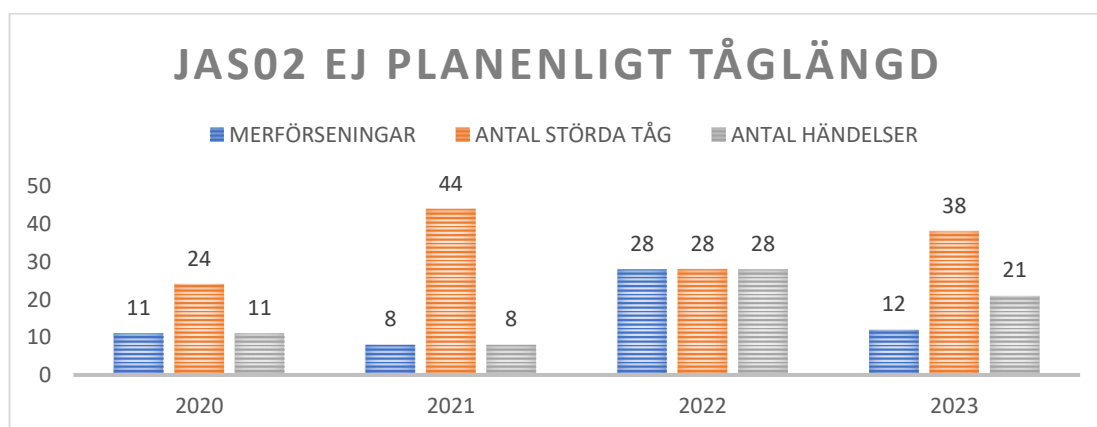
Järnvägsföretag

Järnvägsföretagen vidtar åtgärder för att minska effekten av spårhalka. Anledningen är utökat information, uppföljning, samverkan och samarbete inför och under perioden.

- Lokförare behöver utnyttja all kunskap om banan de kör på, var det finns stigningar som kan påverka körningen.
- Ändrar inställning för ATC/ETCS, vippomkopplare för bromsverkan eller inställning ”låg adhesion”
- Begränsar vagnvikten när det behövs och använder multipelkopplade dragfordon.
- Ser över och gör nödvändigt underhåll på fordonen.
- Stänger av rälssmörjningen på lok.
- Ser till att sandningsutrustningen på loken är fylld och fungerar.
- Utför förebyggande sandning med lok, även efter uppmaning från trafikledning.
- Information till lokförare inför hösten om vikten av anpassat körsätt och hur sandning ska genomföras.
- Uppmanar lokförare att vid spårhalka som innebär svårigheter med hala spår så ska föraren omedelbart kontakta trafikledare/tågklarare och till järnvägsföretagets transportledning.

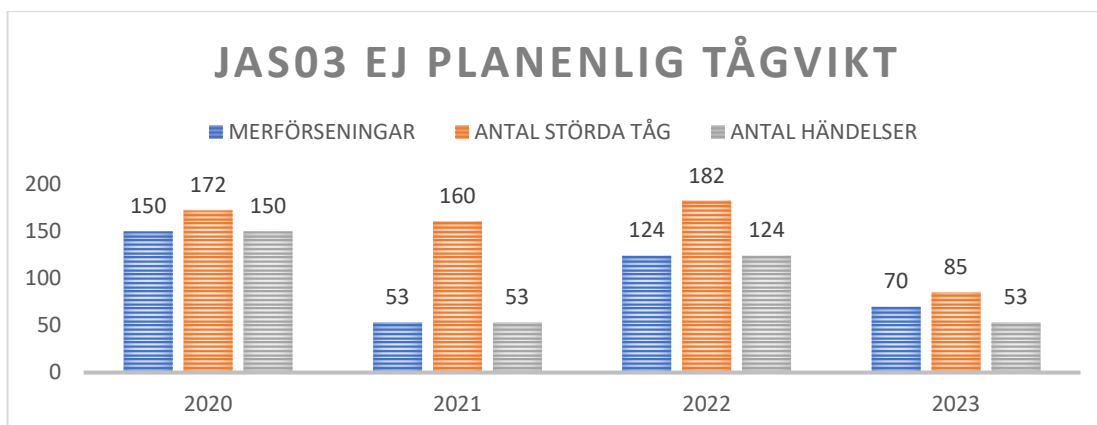
Ej planerlig tåglängd

Antal rapporterade händelser där tåg varit för långa gick ner under perioden, antal störda tåg gick däremot upp med 10 timmar medan merförseningar minskade. När tåg är för långa så uppkommer störningar för att tåg ej får plats att mötas eller ställas upp, och får i de flesta fall få en ändrad körplan som påverkar övrig trafik.



Ej planerlig tågvikt

Antal störda tåg och merförseningar kopplat till tunga tåg minskade rejält under perioden.



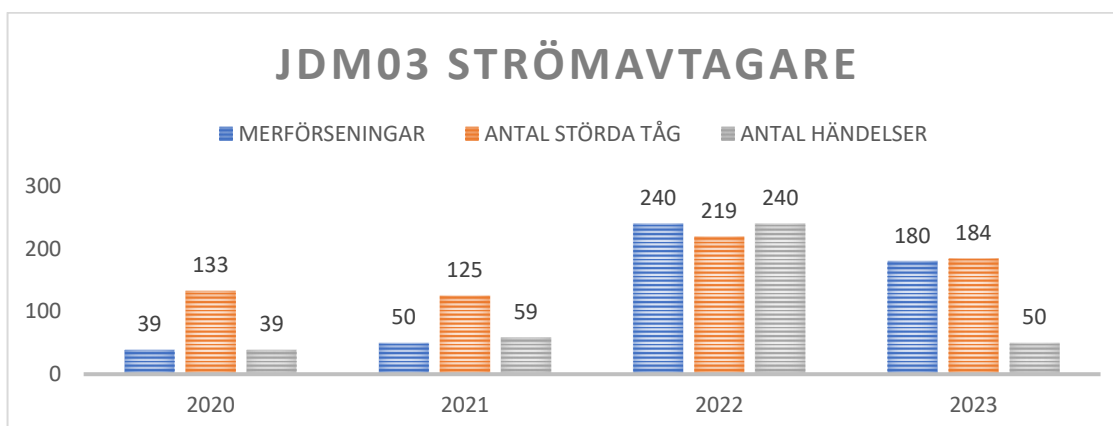
Ej planenlig tågviikt

Avvikande hastighet från planerat avviker med 495 händelser under perioden på 10 veckor. Medelförsening per händelse blir 40 minuter.



Strömavtagare

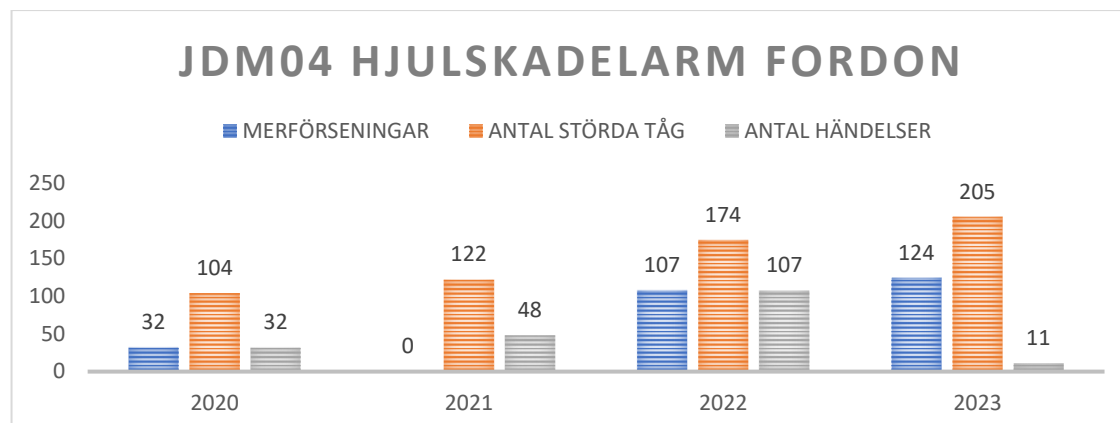
Även fel på strömavtagare minskar under perioden. En anmärkningsvärd minskning är antalet som minskade från 240 st rapporterade fel till 50 st rapporterade fel under hösten.



Hjulskadelarm fordon

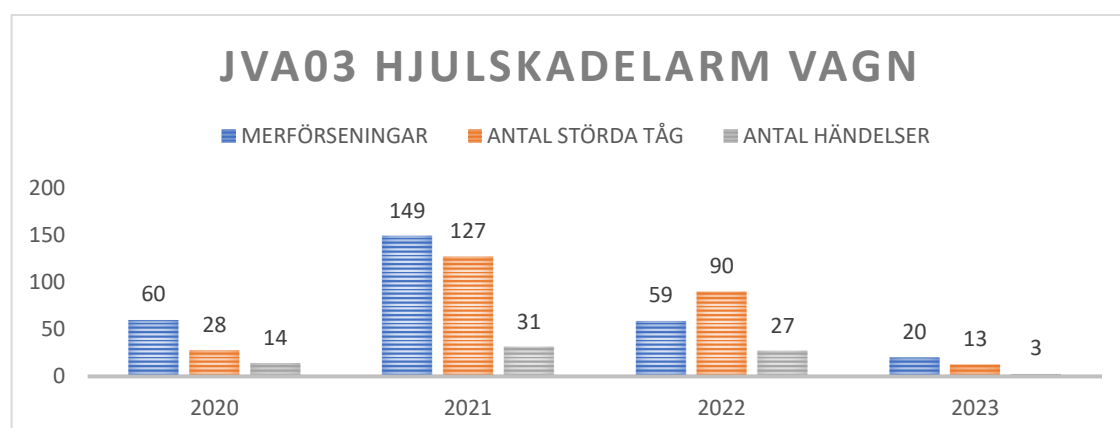
Antal händelser minskade kraftigt. Däremot ökade antal störda tåg och merförseningar. 3 st rapporter stod för drygt 90% av bortfallet där stora hjulplattor

var orsaken till 108 timmars merförsening och 174 störda tåg. Hjulskador kan i de flesta fall förstöra delar i anläggning, mest förekommande är växlar under sin färd med stillastående hjul.



Hjulskadelarm vagn

Även hjulskadelarm vagn gick ner anmärkningsvärt mycket under perioden.



Större händelser

De tio största händelserna under perioden olyckor och tillbud samt naturhändelser som påverkat punktligheten under perioden.

Datum	Plats	Nivå3	Registrerad merförsening	Antal störda tåg
2023-11-16	Floby	Uppkörd växel	1581	18
2023-10-30	Torbacken	Avsugning av bana	1392	14
2023-10-20	Lockarp	Träd	1418	2
2023-10-13	Baggetorp	Påkört vilt	4158	50
2023-10-11	Mellösa	Träd	3449	34
2023-10-11	Gammelstad	Uppkörd växel	10 305	72
2023-10-06	Gagnef	Träd	2488	12
2023-09-18	Kode	Plankorsningsolycka	1771	7
2023-09-13	Abisko östra	Uppkörd växel	1821	18
2023-09-13	Jörn	Fåglar	4374	26

Trafikverkets arbete med förbättringar

I god tid före varje årstid påbörjas arbetet med att samla in information och underlag från samtliga berörda interna och externa parter för att skapa aktuell årstidsberedskapsplan.

Under perioden, tillsammans med branschen hela tiden proaktiva och skruvar under perioden, justerar planer och åtgärder.

Efter varje beredskapsperiod följs utfallet upp på utvalda koder från rapporter från Basun som presenteras i en uppföljningsrapport efter beredskapsperioden.

Det viktigaste är att fånga upp lärdomar och erfarenheter efter perioden och hantera förbättringsförslag. Ständigt utvärderar och förbättrar och analyserar effekter av åtgärderna.

Så blir vi bättre tillsammans

Trafikverket har tillsammans med branschen, arbetat och uppdaterat broschyren "Så blir vi bättre tillsammans". Där har vi tillvaratagit kompetenser och erfarenhet från järnvägsföretag och branschorganisationer. Informationen fokuserar på de vanligast förekommande händelserna och som kan undvikas genom att följa dessa tips och råd, men också att förstå varandra i vissa situationer. Den är i första hand till för dig som arbetar operativt med järnvägstrafik och ett komplement i fortbildning och utbildning. Syftet är att göra det enklare för lokförare, trafikledning och underhållsentreprenörer att kommunicera och jobba nationellt med förbättringar, men är också ett stöd för övriga målgrupper i branschen. Genom att följa dessa tips och råd, men också att förstå varandra i vissa situationer kan, vi tillsammans undvika att hamna i situationer som orsakar störningar. Du hittar den på trafikverkets websida.

Förberedelser kopplat till beredskapsperiod

Järnvägsföretagen och entreprenörers förberedelser och ansvar för att förebygga och minska risker och skada i Trafikverkets anläggning, är av stor betydelse för en ökad punktlighet. Samtliga i branschen deltar i förberedelserna.

Förslag på åtgärder

Åtgärder som branschen tillsammans behöver arbeta vidare med inför hösten 2023:

- Veckomöten med branschen året runt för att justera problemområden, identifiera risker och arbeta proaktivt.

- Fortsatt åtgärda problemområden och risker som identifierats lokalt, på veckomöten för samtliga i branschen.
- Säkerställa att tillfälliga hastighetsnedsättningar på känsliga platser prioriteras och återställs.
- Fokusområde Uppkörda växlar, urspårning samt OSPA vilket sker året runt.
- Ytterligare eller förändrad metod för halkbekämpning av järnvägsspåren genom att identifiera områden på utvalda bandelar.
- Fortsatt prioritera tider i spår i tågplan, för halkbekämpning.
- Halkbekämpning med spårgående fordon, för att kunna halkbekämpa mer effektivt.
- Besiktningar är utförda enligt plan för att undvika tillfälliga hastighetsnedsättningar under hösten.
- Överväga om trädsäkring bör prioriteras på banor med utmanande topografi, medstigningar, kurvation eller annars historiskt kända platser med frekvent förekommande spårhalka.

Regioner

Uppföljning per region kommer att presenteras i början på 2024.

Kontakt

Vid eventuella frågor kring beredskapsplanens framtagande kontakta författarna av detta dokument.