

Kommittédirektiv



**Störningar i järnvägstrafiken vintern
2009/2010**

**Dir.
2010:26**

Beslut vid regeringssammanträde den 18 mars 2010

Sammanfattning av uppdraget

Under vintern 2009/2010 har Sverige fått stora nederbörds mängder i form av snö, vilket i kombination med sträng kyla under lång tid har inneburit betydande konsekvenser för järnvägstrafiken. Med anledning av detta ska en särskild utredare utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i järnvägstrafiken och ge förslag till åtgärder för att förbättra beredskapen inom transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer.

Bakgrund

Sverige har under vintern 2009/2010 fått riklig nederbörd i form av snö i kombination med sträng kyla under lång tid. Detta har inneburit konsekvenser för järnvägstrafiken i form av svåra störningar. Många pendlare och andra resenärer har upplevt stor frustration över trafikstörningarna samtidigt som många av näringslivets transporter på järnväg inte kommit fram. Transportsystemet och järnvägstrafiken är en central del av samhällets funktionalitet. Med anledning av detta behöver brister kartläggas och förslag till åtgärder beskrivas i syfte att förbättra beredskapen vid svåra väderrelaterade situationer.

Uppdraget

En särskild utredare ska utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar i järnvägstrafiken. Utredaren ska

- granska och utvärdera det samlade järnvägstransportsystemets organisation, beredskap och informationskapacitet vid svåra vädersituationer,
- analysera vilka konsekvenser som höga vattenflöden kan få på järnvägstransportsystemet,
- belysa samordningen mellan olika aktörer verksamma inom järnvägstransportsystemet,
- presentera förslag till åtgärder som bör vidtas inom det kommande Trafikverket samt inom järnvägstransportsystemet som helhet för att minska risken för att liknande störningar uppkommer igen, samt
- föreslå en rimlig beredskapsnivå inför framtida liknande vädersituationer.

Relevanta slutsatser och förslag till åtgärder som rör andra trafikslag och transportsystemet som helhet bör också redovisas.

Samråd och redovisning av uppdraget

Uppdraget ska genomföras i nära dialog med berörda aktörer inom järnvägstransportsystemet.

Utredaren ska samråda med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 oktober 2010. En delredovisning ska lämnas senast den 4 maj 2010. Utredaren ska löpande informera Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om sitt arbete.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om
störningar i järnvägstrafiken vintern
2009/2010 (N 2010:04)**

**Dir.
2010:83**

Beslut vid regeringssammanträde den 2 september 2010

Utvidgning av uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 18 mars 2010 har statsrådet Åsa Torstensson tillkallat en särskild utredare med uppdrag att utreda den samlade hanteringen av störningar i järnvägstrafiken vintern 2009/2010 och ge förslag till åtgärder för att förbättra beredskapen inom transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer (dir. 2010:26).

Utredaren har i maj 2010 lämnat en delrapport och ska senast den 15 oktober 2010 slutredovisa uppdraget. Regeringen anser att det är av stor vikt att också en övning kan genomföras inför kommande vinter avseende en situation som motsvarar den som rådde vintern 2009/2010. Regeringen utvidgar därför utredarens uppdrag till att även omfatta ett genomförande av en krisövning under hösten 2010.

Krisövning

Utredaren ska med stöd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) planera och genomföra en krisövning som bygger på sådana händelser som utspelade sig under vintern 2009/2010. MSB ska stödja utredaren med kompetens när det gäller övningsmetodik. Övningen bör vara scenariogrundad och interaktiv samt rikta sig till den högsta ledningen för berörda aktörer.

Utredaren ska, i samråd med MSB, identifiera och bjuda in de aktörer som bör delta i krisövningen. I förberedelserna av övningen är Branschföreningen Tågoperatörernas seminarium om

krishantering i september 2010 en viktig del. Resultatet av krisövningen ska redovisas senast den 15 november 2010. Enligt de ursprungliga direktiven ska uppdraget redovisas senast den 15 oktober 2010. Tiden för redovisning av det ursprungliga uppdraget ligger fast. Genom detta tilläggsdirektiv förlängs emellertid tiden för uppdraget till och med den 15 november 2010 för att ge utrymme att genomföra en krisövning samt lämna en rapport om den.

(Näringsdepartementet)

Förteckning över intervjuade personer

Förteckningen avser intervjuade personer i ledande befattning för respektive organisation under vintern 2009/2010.

Datum	Person	Organisation
2010-05-27	Minoo Akhtarzand	Trafikverket
2010-06-04	Mikael Stöhr Mats Hollander Patrik Johansson	Green Cargo AB
2010-06-09	Jan Forsberg Claes Broström Jonas Nilsson	SJ AB
2010-06-14	Leif Svensson Daniel Daagarsson Ola Orsmark Ulf Kruuse Charlotta Ek	Jernhusen AB
2010-06-17	Peder Wadman Gunnar Alexandersson	Branschföreningen Tågoperatörerna
2010-06-17	Johan von Schantz	AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
2010-06-18	Carola Alzén	Balfour Beatty Rail AB
2010-06-23	Erik Wasell	Energigas Sverige
2010-06-28	Lars Schyllander	Trafikverket
2010-08-26	Ulla Juntti	Luleå tekniska universitet
2010-09-22	Johnny Nadérus	SEKO
2010-09-30	Gunnar Malm	Trafikverket

Anmälda deltagare till hearing 15 juni 2010

Anders Björklund, PricewaterhouseCoopers
Carl-Gustaf Erixon, MSB
Carola Alzén, Balfour Beatty Rail, Affärsområdeschef för Drift & Underhåll
Daniel Daagarsson, chef Affärsområde Depåer, Jernhusen
Eva Rylander, ÅF (konsulterande projektledare för SJ)
Gunnar Alexandersson, Branschföreningen Tågoperatörerna
Gunnar Wulff, Ansvarig Tågdivisionen, Veolia Transport Sverige AB
Håkan Du Rietz, Trafikverket
Håkan Jarl, Svenska Tågkompaniet AB
Henrik Tengstrand, Director Specialist Engineering, Bombardier Transportation
Hugo Oljemark, VD, Tåg i Bergslagen AB
Jan-Eric Nilsson, VTI
Joakim Weijmer, Teknisk projektledare, Euromaint
Johan von Schantz, Teknisk direktör, AB SL
Jonas Nilsson, Chef Public Affairs, SJ AB
Elisabeth Lindgren, SJ AB
Jonas Qwist, ÅF (konsulterande projektledare för SJ)
Katarina Björklund, Länsstyrelsen
Leif Gustafsson, Operation manager Scandinavia, HECTOR RAIL AB
Leif Svensson, Säkerhetschef, Jernhusen
Liselotte Jansson, MSB
Magnus Davidsson, Verksamhetsledare SWEDTRAIN
Mårten Ignell, Västtrafik

Mårten Sohlman, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer
Martin Anteskog, MSB
Mats Gustafsson, Svenska Tågkompaniet AB
Mats Hollander, informationsdirektör, Green Cargo
Mikael Stöhr, VD, Green Cargo
Minoo Akhtarzand, Generaldirektör
Niclas F. Reinikainen, VD på Infranord AB
Ola Nordlander, Näringsdepartementet
Ola Orsmark, chef Affärsområde Stationer, Jernhusen
Pär-Erik Westin, Näringsdepartementet
Patrik Johansson, produktionschef Rail, Green Cargo
Peder Wadman, Branschföreningen Tågoperatörerna
Per Öster, Project & Operational Manager TLS, Alstom Transport AB
Per Unckel, landshövding i Stockholms län
Ronnie Hörnvall, avtalschef Rikstrafiken
Thomas Lindh, Näringsdepartementet
Tomas Arvidsson, PGF Logistik AB/Vaggerydsterminalen
Tommy Jonsson, Trafikverket

Program

1. Introduktion där Per Unckel inledde och deltagarna hälsades välkomna. Utredningens uppläggning och preliminära resultat presenterades i övergripande termer.
2. Förberedda inlägg från följande deltagare:
 - Jan-Eric Nilsson, VTI
 - Niclas F Reinikainen, Infranord AB
 - Patrik Johansson; Green Cargo AB
 - Tommy Jonsson, Trafikverket
 - Elisabeth Lindgren, SJ AB
3. Dagen summerades av Per Unckel

Åtgärdsprogram för kommande uppföljningar av vinterberedskapen

Åtgärdsprogram för kommande uppföljningar av vinterberedskapen

Nedanstående sammanställning utgör ett urval från de åtgärdslistor som aktörerna har offentliggjort och/ eller utredningen. Åtgärderna har valts ut utifrån min bedömning av i vilken utsträckning respektive åtgärd kommer möjlig att följa upp och där effekter kommer att kunna verifieras i termer av förbättrad beredskap inför kor vinterstörningar. Bedömd resursåtgång, tidpunkt för åtgärden, status, uppföljningsmetod och bedömningen av vintertidpunkt effekt kan förväntas är mina egna bedömningar utifrån det underlag som respektive aktör har presenterat.

Ansvärg organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedö från
Trafikverket	Nationell beredskapsplan	2010	Entreprenörer, järnvägsföretag	Under framtagande, klar feb 2011	Publicering och kommunicering/ remittering av plan	Vint
	Nationellt ensade driftnivåer, beredskapsnivåer och dess innebörd	2010, inga ytterligare resurser	Internt	Pågår	Krisövning/ dokumentation	Vint
	Upphandling av tillägsavtal med entreprenörer med ökade krav på bl.a. dagrapportering, arbetsplan/ prioritering, gemensamma rutiner för krisledning, uthållighet, säkerhetsutbildning av personal, fordonstillgänglighet och tydligare specifikation på farbara spår	48 mkr, tidpunkt?	Entreprenör	Diskussion med branschen pågår	Undertecknade avtal och uppdaterad kostnadsbedömning	Vint
	Överenskomna planer för trafikreducering, ersättning och omledning vid kris- och störningssituationer	?	Järnvägsföretag	Lagstöd för att kräva reduceringsplaner från operatörer?	Konsoliderad och kommunicerad beredskapsplan	Vint
	Fastställande av samspelet mellan rollerna operativ chef och snögeneral där båda rollerna finns	?	N/A	?	Nationell beredskapsplan	Vint
	Genomföra återkommande övningar i att hantera störningar	?	Järnvägsföretag	Övning med branschen 2011 diskuteras	Dokumentation från krisövningar	Vint
	Separera Hallsberg från linjen vid kommande upphandling av d&u	?	Entreprenörer, järnvägsföretag	Planeras	Undertecknat avtal, uppdaterad kostnadsbedömning	Vinter 2011/

Ansvärg organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
	Stödsystem uppgraderade för skyltinformation och högtalartrop	2010	Jernhusen	Genomfört?	Förteckning över genomförda uppgraderingar	Vinter 2010/11
	Investeringar i maskinpark	42 mkr	Entreprenörer, järnvägsföretag	Ej beslutat	Utpökad utrustning	?
	Uppgradering anläggning	53 mkr	Entreprenörer, järnvägsföretag	Ej beslutat	Utpökade investeringar	?
	Bangårdsprogram Hallsberg, Sävenäs, Nässjö, Helsingborg	50 mkr	Entreprenörer, järnvägsföretag	Ej beslutat	Utpökade investeringar	?
Jernhusen	Jernhusens strategi är att bygga ut depåkapaciteten med investeringar om 11 miljarder kronor fram till år 2020	N/A	Operatörer, Trafikhuvudmän, Entreprenörer	?	Efterfråga uppdatering från Jernhusen inför vinter 2011/12	Successivt per projekt fram till år 2020
	Förbättra kommunikationen	?	N/A	?		Nov 2010
	– H24 – sambandscentral för samordning och information mellan aktörer vid kris					
	– En och nationell kontaktpunkt vid vinterkris					
	– Ökad bevakning och tillsyn av stationer					
	– Lokala handlingsplaner på stationerna					
	Kvalitetskontroll av snö- och isplaner för stationer och depåer	?	Entreprenörer, hyresgäster, resenärer, anställda	?		
	Lokala handlingsplaner för vinterkaos tas fram med hyresgäster, städbolag, vaktbolag för respektive station med fokus på de mest trafikerade stationerna	?	Samtliga intressenter	?		
	"Safe Station":	?	Samtliga intressenter	?		
	– Kameraövervakning på vissa stationer					
	– Stationsvårdar på vissa stationer					
	– Vaktbemanning vissa tider					

Ansvarig organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
	"Chef i beredskap" Beslutskapacitet alltid tillgänglig för H24 och övriga stationsorganisationen	?	Jernhusens exekverande resurser	?		
	Upprustad luftavsningsanläggning i Olskroken: Fördubblad avsningskapacitet. Sex stycken tåg-sätt i stället för tre per dygn.	Nov/dec 2010	Tågoperatörer/-Entreprenörer	?		Vinter 2010/11
	Nybyggd vattenavsningsanläggning i Olskroken: Sex till åtta tågsätt kan avisas per dygn. Tidigare har man använt spåret för att "dropporka" fordon, vilket kan ta ett helt dygn per fordon.					
	Uppgradering av Hagalund Depån: Ökad kapacitet genom ökad driftsäkerhet. Lägre energiförbrukning.					
	Utfreda möjligheten att bygga vattenavsningsanläggning i Hagalund: Ökad avsningskapacitet och minskad energitågång.	Nov/dec 2010	Tågoperatörer/-Entreprenörer	?		Vinter 2011/12
	Ny depå i Helsingborg/Raus invigs oktober 2010: Helsingborgsdepån innehåller grundläggande avsningsmöjlighet och ökar därmed totala depåkapaciteten i Sverige.	Okt 2010	Operatörer som har avtal med entreprenören i Raus			Vinter 2010/11
SJ	Generella åtgärder:	?	?	?	Efterfråga uppdatering från SJ inför vinter 2011/12	Vinter 2011/12?
	– Förbered och etablera förebyggande isbildningsbehandling av fordonen					
	– Fordonsuppgradering med axel- och bromsskydd					
	– Ökad flexibilitet och kapacitet i verkstäderna – mindre känslighet för att de planerade fordonen kommer till "rätt" verkstad					
	– Broms och dörrsystem – materialbyte samt omkonstruktion					

Ansvärg organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
	Nytt isolersystem inklusive fryslarm för toaletter för att undgå frysrisk vid isbildning					
	Förbättrad krooktålighet – vitolyckor					
	20 nya snabbtåg, ger ökad trafikreserv (leverans och trafikställning under 2011)					
	Specifika åtgärder	2010	N/A	Godkända av SJ:s ledning		Vinter 2010/11
	Ny noskon, ger bättre krooktålighet vid t.ex. älgpåkörning. Modifieringen sker under hösten 2010.					
	Nya löphjular, ger bättre tillförlitlighet vintertid då framför allt sprickor i bromsskivor varit ett problem. Alla hjular beräknas vara utbytta under 2010.					
	ATC-kablage, kommer att fästas upp på ett nytt sätt vilket minskar slitage och antalet fel. Modifieringarna pågår.					
	Program för vinterskador, har startat för att åtgärda brister från vintern. I samband med arbetet undersöks även konstruktionsförbättringar för att göra fordonen ännu mer vintertåliga.					
	Fordon:		N/A	?		
	20 st nya motorvagnar av typ Regina	Höst 2010				Höst 2010
	160 st personvagnar upprustas	Tidigt 2011				Tidigt 2011
	Trafik och service:	2010	N/A	Godkända av SJ:s ledning		Nov 2010
	Uvecklade utbildningsprogram för personal och medarbetare. Uthörs av SJ Service Academy under 2010.					

Ansvarig organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
	– Större stationer och bemanningsorter ska bemannas med arbetsledning "dygnet runt" vid stort läge av större omfattning					
	– Tydligare delegeringsrätt för ombordansvarig vad gäller catering					
	– Större och tydligare delegeringsrätt för ombordpersonal att självständigt kunna lösa behov av anslutningstransport för resenär, såsom taxi, när situationen kräver det					
	– Tågvärd följer med buss till dess slutestimation när tågsträcka tvingas ersättas med buss					
	– Internetanslutning för ombordpersonal för att kunna vara realtidsuppdaterad om trafikläget för eventuella kundkonsekvenser avseende anslutningstrafik					
	– Översyn av nuvarande ombordchefsrollen	2010	N/A	Godkända av SJ:s ledning		Nov 2010
	Kundkontakter (urval):					
	– Nytt kösystem med sortering och prioritering prövas och införs					
	– Vid små störningar löses resursbehov med egen personal					
	– Vid stora störningar löses resursbehov med bemanningsföretag som SJ har avtal med					
	– Butiker ansvarar för kundsituationen inom stationsområdet med mandat att besluta om åtgärder för att skapa en positiv kundupplevelse					
	– Nytt kösystem					

Ansvärg organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
-	SMS till kund vid störningar – med vidare valmöjligheter för kunden					
-	Vid stora störningar skall Callcenter kunna uppbemännas med 100 procent inom max 48 timmar					
-	Om s.j.se går ner sker hänvisning till trafikverket.se, mobil.sj.se samt voicemeddelanden					
	Sj.s styrelse har begärt ett underlag som möjliggör ett inriktningsbeslut om att anskaffa 20 stycken höghastighetståg. Dessa fordon skall ersätta mot-svarande antal X2000-fordon, vilket innebär att drygt halva X2-flottan ersätts med det nya fordonet. Den nya fordonsflottan skall vara utförd i Europa-standard, ha korglutning, klara 250 km/h och vara utformad för att klara svåra vinterförhållanden.	2010	N/A	Godkänd av Sj.s ledning		?
	Trafikledning:					
-	Förberett reducerat trafikprogram i fyra olika störningsnivåer					
-	Trafikkontoret är delat i två huvuddelar: Planering/trafikavveckling och Kundomhändertagande. Planeringsgruppen koncentrerar sig på att analyser och hantera trafiksituationen medan Kundgruppen har operativt ansvar för att föra ut och informera i systemet samt att ta hand om kundkonsekvenser.	2010	N/A	Godkänd av Sj.s ledning	Efterfråga uppdatering från SJ inför vinter 2011/12	?
-	Kundgruppen måste kunna tredubbla sin kapacitet inom 24 timmar					
-	Nya avtal med buss och taxi utifrån nya					

Ansvarig organisation	Åtgärd	Bedömd resursåtgång och tidpunkt	Berörda andra org.	Status	Uppföljningsmetod	Bedömd effekt från (tidpunkt)
	och specificerade kapacitetskrav					
	– Passagerarlistor med nya sorteringsmöjligheter, för bland annat anslutningstrafik					
	– Beredningsplan, checklistor, utbildning samt "krisövning" tas fram					
	– Logglista vid stora störningar för alla fattade beslut					
	Beredningsorganisation:	2010	N/A	Godkänd av SJs ledning	Efterfråga uppdatering från SJ inför vinter 2011/12	?
	– Beredningsorganisation för stora trafikstörningar formaliseras och dokumenteras					
	– Organisationen tränar stor trafikstörning minst en gång per år					
Green Cargo	Instruktion, riktlinjer och komihåglista distribuerad till egen personal	2010	N/A	Under genomförande	Efterfråga uppdatering från Green Cargo inför vinter 2011/12	Nov 2010
Västrafik	Reduceringsplan vid framtida klass 2- varningar: Presentera principer för hur trafiken bör reduceras vid behov, t.ex. glesare trafikeringsintervall på vissa linjer vissa dagar.	2010	N/A	Godkänd av Västrafiks ledning	Efterfråga uppdatering från Västrafik inför vinter 2011/12	



Åtgärdsprogram Green Cargo AB¹

1 Inledning och grundförutsättningar

Detta dokument ingår i vårt ledningssystem för kvalitet och innehåller den instruktion som är nödvändig som förberedelse inför vintern varje år.

Dokumentets målgrupp är chefer och planerare och övrig administrativ personal inom Operation. Valda delar som ”Heta tips och kalla fakta” delges produktionspersonal.

2 Övergripande

Vinter råder under perioden 1 november–31 mars. Vintern kommer varje år men med olika styrka. Vi kan ha milda vintrar och riktigt kalla snörika vintrar. Extrem kyla sägs råda då temperaturen understiger -25 grader Celsius. Förberedelserna inför vintern är däremot densamma.

För att kunna hålla vad vi lovar våra kunder, för att kunna producera vår trafik på järnväg enligt produktionsplanen krävs det extra åtgärder i förebyggande syfte för att lyckas. Både vad det gäller planering, underhåll och utförande

Vid extrema väderleksförhållanden med stora mängder snö eller långvariga perioder med mycket låg temperatur måste speciella rutiner gälla. Avdelningen transportstyra med operativ chef tar ett

¹ Green Cargo AB.

operativt ansvar och beslutar om speciella åtgärder som stängning av taxepunkter, avsändningsförbud eller förändringar i tågplan för att mildra effekterna. Transportstyra samordnar och informerar övriga enheter om dagsläge och lämnar prognoser.

3 Planering

I en produktionsplan inom Green Cargo omsätts kundernas och produkternas behov av transporter. Produktionsplanerna beskriver vad vi producerar och hur vi ska använda våra resurser. Produktionsplaner för järnväg är tidtabeller, ranger- och växlingsplaner, sammansättningsplaner, vidareändningsplaner, spåranvändningsplaner, lok och vagnomlopp, bemanningsplaner. Produktionsplaner för bil är kapacitets- och produktionsplan.

En produktionslösning är de planer som beskriver hur vi ska producera för en viss kund eller ett antal kunder tillsammans.

Inför varje ny och förändrad produktionsplan används bl.a. som underlag dokumentet "Förteckning över operativa förutsättningar". Dokumentet Förteckning över operativa förutsättningar innehåller planeringsförutsättningarna för å-tider för olika göromål, såsom exempelvis dispositionstider, kringtider, tider för funktionskontroller, lokväxlingstider osv. Tiderna skall vara dimensionerade för att klaras även under vinterperioden.

4 Infrastruktur

4.1 Lokvärmeposter

Inför vinterperioden skall lokvärmeposter för Rc och Rd. T44, Td, V5 samt Z70 funktionskontrolleras och antalet fastställas. Även kablar, serviceavtal och till vem felanmälan ställs ingår. Detta inkluderar poster hos Underhållsleverantörer. Posterna skall vid behov repareras. Respektive produktionsområdeschef ansvarar för detta och att blanketten sparas på avsedd serverplats.

Antal poster per ort:

	Rc och Rd	Diesel
Produktionsområde ÖN		
Boden	X	X
Luleå	X	X
Gällivare		X
Kiruna	X	X
Murjek	X	
Piteå	X	X
Produktionsområde NN		
Skelleftehamn Övre	X	X
Örnsköldsvik	X	
Vännäs	X	X
Umeå	X	X
Holmsund		X
Östersund	X	X
Ånge	X	X
Sundsvall	X	X
Produktionsområde M		
Gävle	X	X
Uppsala	X	X
Borlänge	X	X
Smedjebacken		X
Mora		X
Fors		X
Avesta-Krylbo		X
Västerås		X
Köping		X
Produktionsområde V		
Uddevalla		X
Lysekil		X
Karlstad	X	X
Mariestad		X
Sävenås	X	X
Varberg	X	X
Värö		X
Halmstad	X	X
Göteborg Kville		X
Göteborg Skandia		X
Produktionsområde Ö		
Älvsjö		X

	Rc och Rd	Diesel
Södertälje		X
Tomtebodå		X
Bro		X
Norrköping		X
Hallsberg	X	X
Örebro		X
Kalmar	X	X
Jönköping	X	X
Nässjö	X	X
Alvesta	X	X
Produktionsområde S		
Malmö	X	X
Trelleborg		X
Ystad		X
Hässleholm		X
Helsingborg		X

4.1.1 Spårplaner med lokvärmeposter

Respektive produktionsområde skall uppdatera spårplaner med lokvärmeposternas placering och symboler enligt nedan Hallsbergs Lokdepå. Spårplanerna sparas på avsedd serverplats K:\Operations\Kartor över lokvärmeposter.

Dessa spårplaner är till stor hjälp för Green Cargo styrning av verksamheten.

4.2 Slyröjning/Lövhalka

Normalt infaller lövhalkeperioden mellan veckorna 39–45, med viss förskjutning inom landet. Beslut om operativa begränsningar gällande tågvikt eller tåglängd för att minska störningarna tas av operativ chef (OC).

För att eliminera lövhalkan inventeras behovet av slyröjning mellan 1/5–15/5. Respektive produktionsområde ansvarar för samtliga sträckor inom området. Inventeringen dokumenteras i avsedd mall och sparas på anvisad serverplats senast 21/5.

Inventeringen ligger som grund för begäran om slyröjning hos Trafikverket.

4.3 Lokal kontakt med Trafikverket

Respektive produktionsområde skall i god tid inför vinterperioden samråda med Trafikverkets stråkansvariga eller av honom utsedd person för att klargöra vilka resurser som kommer att finnas och vilka rutiner som gäller i samspelet mellan infrastrukturhållaren Trafikverket, entreprenör för underhåll och snöröjning och operatören Green Cargo. Dessa möten skall dokumenteras skriftligt.

Vid dessa möten skall framgå vilka resurser och utrustning som entreprenören kan tillgå, kontaktpersoner hos infrastrukturhållaren och entreprenören dagtid och övrig tid. Green Cargo måste även känna till och vara trygg med de villkor som gäller utförande och uttryckningstider mellan Trafikverket och entreprenören.

Green Cargo skall ställa krav på en hög servicegrad som minimerar störningar för trafiken.

I det fall produktionsområdet inte anser att rätt förutsättningar finns eller förståelse från övriga parter saknas skall frågan lyftas till COPP.

4.4 Övriga infrastrukturförvaltare

Kontakt med övriga infrastrukturhållare skall ske på samma sätt som med Trafikverket. Det är viktigt att klargöra att Green Cargo inte kommer att trafikera spår eller anläggningar som inte snöröjts på ett tillfredsställande sätt.

5 Fordon

Våra fordon och vagnar skall underhållas efter definierade underhållsinstruktioner. Instruktionerna skall innehålla all nödvändig information om underhållet för att fordonen och vagnarna skall vidmakthålla trafiksäkerheten.

Inför varje vinter besöker vi våra underhållsverkstäder för lok där vi går igenom förutsättningarna för vinterunderhåll, vi går igenom verkstädernas öppettider för avisning, jourberedskap samt även vilka artiklar/materiallista på loken som de behöver lagerföra i större omfattning.

Lokväxling anpassas och harmoniseras med verkstädernas öppethållande och vår produktionsplan genom den planering som utförs av avdelningen Transportplanering. Lokväxlingen måste har-

moniseras med vinterförhållanden både vad det gäller avisningstider och förlängda stå tider under ett verkstadsbesök.

5.1 Avisning av lok

Inför vinterperioden skall resurser för avisning av lok säkerställas. Detta sker genom en inventering av möjliga platser, se nedan. COPU ansvarar för åtgärden. Detta skall vara klart senast 1 september varje år. Beakta helger där loken ofta är stående utan uppdrag och utnyttja detta tillfälle för avisning.

Utifrån ifylld blankett och behovet i produktionsplanen väljer COPL och COPU ut på vilka platser avtal skall tecknas och kompletterar detta dokument med korrekta data. Detta skall vara klart senast 1 juni.

COPU tecknar avtal med berörda fastighetsägare och kompletterar blankett detta dokument att avtal är tecknat. Detta skall vara klart senast 1 oktober.

Respektive produktionsområdeschef tillser att personalen är informerad om avisningsanläggningarna och har rutiner för att nyttjandet efterlevs.

Lokförare som märker att loket påverkas av isbildning anmäler detta omgående till Green Cargo Lokstyrning som ansvarar för att loket byts ut på lämplig ort och kommer in för avisning. Se vidare i dokument C 51-02 A.

På följande platser finns möjlighet till avisning:

Narvik: Avisning i CargoNet lokstall, (2 lok samtidigt).

Kontaktpersoner: Kanaliseras via Lokledningen i Oslo, tel. 0047-23152232. Chef Frank Engelsen (Oslo) tfn 0047-91666444. Terminalchef Narvik, Eirik Laxå, tfn 0047-90842092.

Kiruna: MTAB-lokverkstad när avtal träffats.

Kontaktperson: Hans-Erik Fredriksson M-F dagtid tfn 0980-729 30. Övrig tid skiftet 0980-729 26 (MTC=72953). Diesel M-F 06-22.00. L, S 07-19.00. Tfn 0980-729 25.

Luleå: Svartön, kapacitet 10–12 lok/dygn. + ca 5 lok över natt i avtiningen. Öppet 1/11–31/3 dygnet runt M–F, L–S 06–22. 1/4–31/10, M–F 06–23.00, L–S 06–22.

Kontaktperson: Jan R Ström M–F dagtid. Övrig tid skiftet direkt. Jan R Ström 070-628 79 73. Dick Fredriksson 070-688 94 30.

Boden: (Green Cargo hyr två spår i BV-garage 17–7). Plats för 5 st. lok samtidigt. Finns ej Strömskena utan diesellok behövs. Spåren tillgängliga dygnet runt. Utnyttja garage 17.7 till max.

Kontaktperson: Arbetsledning lokförare: Curt Lindbäck 070-676 72 21. Arbetsledare bangård: Kenneth Bäck 950-7314, 070-676 72 24.

TGOJ: Har resurser att avisa både El samt diesellok efter överenskommelse M–S. Även Akutreparationer på samtliga littera.

Kontaktperson: Jan-Erik Svensson 070-550 48 98, Lars Svensson 070-550 28 68.

Notviken: Efter överenskommelse kan de ställa upp och avtina lok. 3–4/dygn. Öppet M–F 07.00–15.30. Helg L, S 07.45–15.30.

Kontaktperson: Stig A Lindgren 070-391 54 44. Rolf Forsell 070-570 14 90. Helg tele nr 070-345 22 44.

Loktransport Luleå-Verkstaden Notviken-Luleå utföres av Luleå lokförare, på turlista M–F.

Vännäs: Övernatt avisning i verkstaden, 1–2 lok/natt. Tältet 3 lok/gång samspel oss och EuroMaint. Bör utnyttjas fullt ut. Diesellok behövs för att växla in i tältet, via våra lokväxlare. Öppet M–To, 07–22, F–S 07–15.45.

Kontaktperson: Tore Westman 070-325 59 20. Jourtelefon icke kontorstid: 0783-880 011 06.

Midwaggon (Ånge): Avisning 2–4 lok/dygn, fläktar över grav. Öppettider M–O 07–23.30, To 07–22.00, F 07–16.00. Helger efter ök. Tfn M–F 0690-128 00, 070-631 01 74. Övrig tid efter ök. 1. Roger 070-631 00 69. 2. Kjell-Åke 073-274 67 93.

Sundsvall: Har plats för 2 lok med stora fläktar. Öppet M, O 07–22.00. Ti, To, F. 07–15.30.

Kontaktperson: Per Odhner 070-724 39 50. 970-3522. Beredare 970-3523. Jour dygnet runt 0783-880 011 08.

Gävle: Har stora resurser med fläktar och hetvatten ca 5 platser samtidigt efter ök. Öppet: Dygnet runt S 05.45–L 02.00, L 5.45–22.00.

Kontaktperson: Kent Fernstedt 026-14 44 93, 070-363 50 32.

Borlänge: 1–2 lok/gång, hetvatten samt fläktar. Öppet M–F 07–24.00. L,S 07–15.00.

Kontaktpersoner: Peter Engman 070-511 07 17. Stefan Gärdskog 070-306 80 40. (Synspår M–F efter 15.30, samt helger 070-311 22 52).

Hallsberg: Trånga lokaler. Mycket trångt under helger då man måste flytta lok fram och tillbaka och varmköra i tid. Kan efter överenskommelse ställa in lok över natt, har värmefläktar. Max 4 lok/natt. Öppet M–F 07.00–22.00, L 08.00–18.00, S 10.00–19.00.

Kontaktperson: Tfn 0582-822 70. Stig Lundberg 070-490 75 47.

Örebro: Efter samråd med produktionsledaren.

Kontaktperson: Göran Persson 019-17 25 87, 073-719 45 60. Åke Melin 019-17 25 21, 070-568 51 28.

Eskilstuna: TGOJ-trafik kan efter överenskommelse avisa lok, har bra resurser rymliga lokaler.

Kontaktpersoner: Jörgen Borg 016-17 26 70, Bo Fredriksson 016-17 26 71, Lars-Åke Andersson 070-766 84 84. Öppettider M–F 07–15.30. Beredskap dygnet runt tel. 070-602 43 51. Fältservice samråd med kontaktperson.

Stockholm: Små möjligheter, kan efter samråd ställa in lok i heltågs-hallen. Normalt avisar (EuroMaint) TraffiCare loken innan de går in i EuroMaints skötselhall. Öppettider: M–F 07.00–15.45 samt 21.00–07.00. L 00.00–07.00 samt 15.15–21.45. S 12.15–M 07.00.

Kontaktperson: Tobias Thyden 08-762 57 20, 070-762 57 20. TraffiCare 08-762 27 40 eller 08-762 29 25. Verkstad 08-762 27 09. Plan Rolf Berg 910-5140.

Posten Tomtebodå: Kan härbärgera 4 lok i postterminalen ca 18 + grader. Samråd Lokledning-H/Lokväxling.

Kontaktperson: Tomtebodå/Postens centralvakt, tel. 08-781 77 76. Spår 53, disponeras tid M–F 02.00–12.00.

Nässjö: Green Cargo hyr två stallplatser som vi själva disponerar.

Kontaktperson: Thomas Gotthardsson 070-724 13 52.

Svensk Tågfraft AB har en del resurser M–F 07–16.00.

Kontaktperson: Sven-Erik Andersson 070-436 26 25. Jour M–F 16–24.00 samt L+S dagtid Anders Lövgren 070-555 39 15. 3 stallplatser finns.

Alvesta: 2 stallplatser.

Kontaktperson: Jörgen Peterson 070-724 32 05.

Jönköping: 2 stallplatser.

Kontaktperson: Thomas Gotthardsson 070-724 13 52.

Boxholm: 2 stallplatser.

Kontaktperson: Thomas Gotthardsson 070-724 13 52.

Malmö: Små resurser, men i lokverkstaden kan man tina lok 1–4 Ellok/natt med hjälp av husets normala värmesystem samt enstaka värmefläktar. Dieselverkstaden kan tina 3–5 lok/dygn. Öppet Ellok dygnet runt S 22.00–F 22.00, L 07–16, S 07–16 + natt från 22.00. Öppet Diesellok M–F 07.00–24.00, S 13.00–21.00. Tfn skiftet 040-20 25 94. Dieselloksverkstad 040-20 24 96. Lagbas 930-2496.

Kontaktpersoner: 1. Kaj Bornholm 930-2480, 040-20 24 80. 2. Eddie Wybrands 070-724 31 78. Planering Ulf Håkan Pålsson 040-20 25 11, 070-724 38 20.

Sävenäs: Små resurser, men i skötselhallen kan man tina lok under eftermiddagen ca tid 16.00–21.00. Efter samråd kan man ställa in lok i hallen över natt för avtining. Öppet M–F 07.00–23.00. Tfn Ellok 070-724 38 26. Tfn Diesellok 070-724 39 13 Övrig tid gäller Olskrokenhallen tfn 920-3700. Övrig tid, lokväxlare har tillgång till skötselhallen. Green Cargo hyr själv 3 stallplatser varav ett (sp4) används för tankning samt T1.

Kontaktperson: Eftermiddagen, Berndt Eriksson 031-10 31 27, 070-724 39 29.

Icko-Clean: Kan ställa in lok i tvätthallen över natt.

Kontaktperson: Tfn 031-10 40 31.

Tågab: Skötselhallen samt lokstall efter samråd, bra resurser. Öppet M–F 07–22.00. L, S 07–15.00. Tfn M–F dagtid 0550-875 35. Övrig tid 070-578 49 49.

Kontaktperson: Thomas Karlsson 070-578 47 00.

Oslo: Operativa lokledaren i Oslo samråder med verkstaden i Grorud. Öppet dygnet runt.

Kontaktperson: Lokledaren 0047-23152232. (även övergripande för Narvik), Chef: Frank Engelsen, 0047-91666444.

5.2 Lokväxling Green Cargo

På vissa orter finns personal avdelade för att vara behjälpliga vid hantering av lok som inväxling till verkstäder, tillsyn vid uppställning och mindre serviceåtgärder samt in- och utväxling till avisningshallar. Turlistor för lokväxling skall vara vinteranpassade och harmonisera mot produktionsplan och verkstädernas öppettider. Funktionsbeskrivning skall upprättas och vara anpassad till de lokala förutsättningarna samt till att fordonens ståtider på verkstäderna är längre vintertid. Lokväxlare skall vara utbildade för sitt ändamål. Lokväxling utförs av endera lokförare eller stationär personal vilket framgår nedan. Nedanstående tabell ansvarar COPL och COPU för.

På följande orter finns lokväxling:

Malmö: S 07.00–L 17.00. Dygnet runt.

Tfn: 010-455 xxx,

Utförs av: Stationär personal (vissa dagturer av Lokförare).

Göteborg: S 13.00–L 11.00. Dygnet runt.

Tfn: 010-455 44 22, -455 44 23 (fast).

Utförs av: Stationär personal.

Nässjö: M–F 05.00–11.00.

Tfn: 070-724 1526.

Utförs av: Stationär personal.

Hallsberg: M 05.45–L 04.30. Dygnet runt. L 08.00–17.00. S 08.30–10.30, 14.30–M 00.30. (1/12–31/3 även M 00.30–06.00=Helnatt).

Tfn: 070-633 5115.

Utförs av: Stationär personal.

Tomtebodas: M 01.00–13.00, Ti–F 05.00–13.00, L 02.00–09.00.

Tfn: 070-762 26 28.

Utförs av: Stationär personal.

Borlänge: M–S. Dygnet runt.
Tfn: 010-455 44 92.
Utförs av: Stationär personal.

Gävle: S 21.00–L 06.00. Dygnet runt.
Tfn: 010-455 40-10.
Utförs av: Lokförare.

Sundsvall: M–F 08.00–16.00. Endast 1/11 – 31/3.
Tfn: 070-304 04 42, Tornet: 010-455 57 89, Arbetsledning: 010-455 41 08.
Utförs av: Lokförare.

Ånge: M15.30–18.00, Ti– F 08.00–16.00, L 12.50–16.30, S 08.00–10.10 och 13.00–17.00.
Tfn: 070-341 01 08, Tornet: 010-455 57 91 (M–F 05.20–20.40).
Utförs av: Lokförare.

Vännäs: M–F 07.00–16.00, L 06.00–16.00, S 06.00–13.00 .
Tfn: 070-677 83 16, (M–F), 070-724 37 76 L–S).
Utförs av: Lokförare M–F och stationär personal L–S.

Luleå: M–F 06.00–23.00. 1/11–31/3 M–F. Dygnet runt. L–S 06.00–22.00.
Tfn: 0920-350 75, 076-000 60 37.
Utförs av: Euromaint.

5.3 Loksand

Loksand skall utplaceras på strategiska platser. Ansvarig för anskaffning och utplacering är respektive Produktionsområdeschef. Dokumentation skall ske på avsedd blankett, X 64-12 OP. Blanketten skall sparas på servern, R:\PLOP\OPPL\Säsongsplaner\Loksand. Observera att RE-lok samt RD-lok kräver en annan typ av fin-kornigare loksand (grön påse).

Information till lokförare var sand finns utplacerad skall delges via veckobrev eller motsvarande av produktionsområdeschefen. De strategiska platserna är följande:

- Produktionsområde Övre Norrland: Boden och Piteå avbytesplats.
- Produktionsområde Nedre Norrland: Vännäs, Ånge, Långsele, Sundsvall och Östersund.
- Produktionsområde Mitt: Borlänge och Gävle lokdepåer samt Storviks avbytesplats.
- Produktionsområde Öst: Hallsberg lokdepå, Tomtebodas lokdepå, Nässjö lokdepå och avbytesplats och Alvesta avbytesplats.
- Produktionsområde Väst: Kil plattform båda ändar, Sävenäs lokdepå och Halmstad.
- Produktionsområde Syd: Malmö lokdepå, Hässleholm, Helsingborg och Älmhult.

5.4 Vagnar

Respektive produktionsområde ser till att Kemetyl finns utplacerat på samtliga platser där behov kan förekomma. Kemetylen skall förvaras på ett betryggande sätt och produktblad för farligt gods skall finnas tillgängligt.

6 Personal

Produktionspersonalen skall inför vinterperioden informeras via arbetsplatsträffar, veckobrev eller likvärdigt beträffande dessa vinterförberedelser.

7 Bilaga 1. Heta tips och kalla fakta

Heta Tips och Kalla Fakta är ett särtryck ur detta dokument. Texten i särtrycket är som följer.

Täthetsprov

Kontrollera att täthetsprovet uppfyller fastställda normer. Under -10° tillåts ett läckage av max 70 kPa/min.

Bromsprov och självlossningsprov

- Vid själva bromsprovet får huvudledningstrycket inte sjunka mer än 20 kPa under det begärda värdet. Sjunger trycket mer visar det på luftläckage i en eller flera bromscylindrar. Då ska ett självlossningsprov utföras i samarbete mellan bromsprovare och förare.
- Tillvägagångssätt och självlossningsprov: Töm huvudledningen med tågbrömsventilen och kontrollera att inga bromsar lossnat på någon vagn. Om detta inträffat ska vagnens broms stängas och skadeanslag uppsättas, ange "Självlossning".
- *Läs mer i dokument "Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelse Del A" C 82-08 A.*

Retardationskontroll

Om du uppfattar att bromsverkan är sämre än förväntat ska en ny retardationskontroll genomföras.

- *Läs mer i dokumenten. "Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelse Del B. C 81-23 A" samt i "ATC-instruktion för förare C 81-03 A".*

Strömavtagare

Vid uppehåll, avbyte eller annars när tillfälle ges ska du kontrollera strömavtagarens kondition. Särskilt kolslitskenornas tillstånd skall kontrolleras.

Under körningen ska du iaktta kontaktledningen för att upptäcka eventuella onormala sidosvängningar som kan vara indikation på defekt strömavtagare eller kontaktledning. Andra indikationer kan vara:

- Huvudbrytarfrånslag
- Indikering "Omformar startfel" eller "Telefilter urkopplat"

- ”Ryck” i fordonet
- Ljusbågar eller ”strömavtagarstudsar”

Upptäcker du något som tecken på felaktig strömavtagare eller kontaktledning skall huvudbrytaren slås ifrån och strömavtagaren fällas ned.

Läs mer i dokumentet ”Generella instruktioner för handhavande av dragfordon” C 51–02 A.

Driftbromsningar

- Tag långa bromsvägar då snö och is mellan block/belägg och skiva/hjul kan förlänga bromsvägen.
- Vid lössnö i spåret, motionera bromsrörelsen genom att bromsa då och då.

Uppehåll

- Lossa tågbronsen (om möjligt med knapplossning) omedelbart sedan tåget stannat.
- Måste tågbronsen vara tillsatt vid uppehåll behöver du eventuellt nödbromsa och lossa bromsen ett flertal gånger innan igångsättning. Detta för att is mellan hjul/bromsblock och belägg/skivor ska krossas och falla bort.
- Iaktta hinderfrihetslyktan under ingång till station och bedöm marginalen för hinderfrihet. Detta för att vid behov kunna flytta tåget några meter under uppehållet.
- Innan tåget lämnar stationen, tryck det bakåt några meter (utan att äventyra hinderfriheten).
- Dra igång tågsättet mycket sakta och kontrollera att det rullar.

Ankomst

- När en vagn ankommer station, där dess bromssystem ska vara tömt vid växling, ska vagnens broms omedelbart lossas med lossningsventilen. Kontrollera att bromsen lossar och att inga bromsblock är fastfrusna (genom att röra bromsbommen i sidled).
- Ska vagn växlas med bromsen inkopplad, kontrollera att hjulen rullar när vagnen sätts i rörelse.

Frysskyddsvätska

Kemetyl finns på loken (förvaras i därför avsedd hållare i maskinrum) och kan tillföras huvudledningen vid störningar i bromsfunktion vid låga temperaturer. Fyll på ca 2 dl i slangkopplingen på vagnen närmast lok. Ladda huvudledningen.

Spett och växelkvast

Spett och växelkvast finns i maskinrummen på loken.

Sand

Kontrollera sandtillgången på loket. Fyll på vid behov innan loket lämnar depå.

Vid terminalväxling

När temperaturen sjunker under 0° eller vid väderomslag där temperaturen hastigt pendlar mellan kyla och värme skall särskild uppmärksamhet hållas för att hindra hjulskador som plattor och materialbortfall.

- Kontrollera alltid att hjulen rullar genom att dra vagnarna försiktig framåt.
- Rör vagnarna fram och tillbaka om hinder ej finns och rörelse kan ske utan risk för säkerheten.

Åtgärd: Finns misstanke om att hjul står stilla får vagnarna inte röras utan att kontroll skett och orsaken åtgärdats. Vid behov använd spett och knacka på bromsblockskorna till dess att bromsblocken lossar från hjulens löpyta.

Värmeposter

- Det är viktigt att ställa lok på värmepost så snart vi har tillgång till det. Vi sparar slitage och prestation på elmaskiner och övriga komponenter på loken, samt minskar avgasutsläpp från diesel-fordon.
- Glöm ej att gå upp på loket och kontrollera att värme och laddning fungerar efter att loket anslutits till värmepost.
- Kontrollera återställningar för värmeelementen till pannan på:
 - – T44: tre st. A-änden fram.
 - – V5: två st. A-änden höger sida.
- Tänk på att efter några timmar kontrollera att pannan är igång på diesellok, eftersom den inte går igång förrän motorn svalnat.

Avisning

- Anmäl alltid till Green Cargo Trafikstyrning (OPTT) om loket påverkas av is och snö. Lokväxlare tillser att uppställda lok i behov av avisning kommer till avisningsanläggning. Samråd med lokstyrningen.
- Det kan förekomma mycket kondensvatten i våra lok så tänk på att öppna samtliga luftkranar så att kondensvattnet försvinner.

Hyttvärme

- Ha alltid värme på i bakhytten på Rc-lok såväl singel- som multilok (fläktläge 1 + kaminer). Om hytten kyls ut fryser fett i hastighetsmätaren (Hassler) och den blir ur funktion.
- Om loket är väldigt utkylt, sätt på fläktarna och kaminerna i båda hytterna på högsta läget och öppna maskinrumsdörrarna.

Läs mer i dokument "Generella instruktioner handhavande av dragfordon C 51-02 A".

Bromsarna i våra fordon är som bekant känsliga för stora temperaturväxlingar, kyla, snö och is. För att säkerställa såväl funktion som bromsverkan krävs extra åtgärder och uppmärksamhet från alla som arbetar med att iordningställa och framföra fordon och tåg. Korrekt utförda åtgärder på utgångs- och ankomststation samt vid uppehåll minskar riskerna för bromsstörningar på linjen. Var uppmärksam på förbipasserande tåg och fordonsrörelser. Slå genast larm om hjulplattor eller andra störningar uppmärksammas.

Vid bromsstörningar kontakta Transportstyrning i Hallsberg på telefon 010-455 59 00 för rådgivning. Rapportera också händelsen i Synergi.



ö Jernhusen

Utredningen om störningar i järnvägstrafiken
vintern 2009/2010

Jernhusens aktiviteter inför vintern 2010/2011

Jernhusens aktiviteter för vintern 2010/2011 i korthet

- **Utöka depåkapaciteten i Sverige**
 - Fler och moderna depåer byggs av Jernhusen
 - Utökad avisningskapacitet genom upgraderade och nya anläggningar
 - Samarbete mellan aktörerna i branschen
 - Ökad tillgänglighet genom nya affärsmodeller som öppnar upp exklusiva depåer.
- **Förbättra kommunikationen**
 - H24 – sambandscentral för samordning och information mellan aktörer vid kris.
 - En och nationell kontaktpunkt vid vinterkris.
 - Ökad bevakning och tillsyn av stationer
 - Lokala handlingsplaner på stationerna



Jernhusens aktiviteter, detaljerat

Åtgärd	Färdigställt när?	Vilka effekter?	Vem påverkas?	När syns effekt?
Jernhusens strategi är att bygga ut depåkapaciteten med investeringar om 11 miljarder kronor fram till år 2020	Löpande per projekt fram till år 2020	Fler moderna depåer som kan ta emot nya, långa, tågsätt inklusive generell avisningskapacitet med vatten. Jernhusens nya depåer lokaliseras optimalt till trafikeringsslödena och för att ligga nära tågtrafiken och minska avstånd till service, inklusive avisning.	Tågoperatörer, Trafikhuvudmän, underhållsoperatörer	Successivt fram till år 2020
Enhetlig ägare av fastighet och spåraneläggning	Styrs av en dialog mellan marknaden och Trafikverket	Jernhusen arbetar för att fastighet och spåraneläggning inom en depå eller godsterminal skall ha samma ägare för effektivt underhåll av bangårdar och fastigheter i gemensamma upphandlingar	Trafikverket, depå- och terminaloperatörer samt tågoperatörer	Successivt fram till 2020

Jernhusens aktiviteter, detaljerat

Åtgärd	Färdigställt när?	Vilka effekter?	Vem påverkas?	När syns effekt?
Jernhusen H24 - sambandscentral	Oktober 2010	Möjliggör för Trafikverket och operatörer att säkerställa information och samverkan vid störningar och kriser med Jernhusen Vi ska så långt som möjligt säkerställa att väntsalar är öppna vid större trafikstörningar Öka möjligheten för Jernhusen att få information från Trafikverket samt operatörer.	Säkerställer att Jernhusen får nödvändig information om trafikläget och förseningsläget i syfte att kunna ha större möjlighet att hålla stationer öppna med servicefunktioner. Tågoperatörer och Trafikverket får en nationell kontaktpunkt vid störningar.	2010
Kvalitetskontroll av snö- och is-planer för stationer och depåer	2010	Vårt ansvar vid vinterkaos är att säkerställa att snö, is och halkbekämpning inom vårt ansvarsområde fungerar. Uppdatering av planer, avtal samt rapporteringsrutiner	Entreprenörer, hyresgäster, resenärer, anställda	2010

Jernhusens aktiviteter, detaljerat

Åtgärd	Färdigställt när?	Vilka effekter?	Vem påverkas?	När syns effekt?
Kvalitetskontroll av snö- och is-planer för stationer och depåer	2010	Vårt ansvar vid vinterkaos är att säkerställa att snö, is och halkbekämpning inom vårt ansvarsområde fungerar. Uppdatering av planer, avtal samt rapporteringsrutiner	Entreprenörer, hyresgäster, resenärer, anställda	2010
Lokala handlingsplaner för vinterkaos tas fram med hyresgäster, städbolag, vaktbolag för respektive station med fokus på de mest trafikerade stationerna	2010	Restauranger och caféer hålls öppna i möjligaste mån (där det finns) samt att väntsalarna är rena och trygga och att toaletterna tillgängliga och rena under öppettiderna	Samtliga intressenter	Nov 2010
"Safe Station": Kameraövervakning på vissa stationer Stationsvårdar på vissa stationer Vaktbemanning vissa tider	2010-2012	Ökad trygghet och Aktuell lägesinformation för bl.a. ledningscentralen H24 samt en resurs vid störningar såsom extrem vinter.	Samtliga intressenter	Omgående per färdigställd station. Infört i Hässleholm, Gävle, Lund, Västerås och Stockholm. I Göteborg, Jönköping samt Malmö pågår kamerainstallation

Jernhusens aktiviteter, detaljerat

Atgärd	Färdigställt när?	Vilka effekter?	Vem påverkas?	När syns effekt?
"Chef i beredskap"	2011	Beslutskapacitet alltid tillgänglig för H24 och övriga stationsorganisationen	Jernhusens exekverande resurser	Vintern 2010/2011
Upprustad luftfavningsanläggning i Olskroken	Nov/dec 2010	Fördubblad avisningskapacitet. Sex stycken tågsätt istället för tre per dygn.	Tågoperatörer/-underhållsoperatör (Jernhusen äger anläggningen och skall erbjuda kapacitet till tågbranschen)	Den ökade kapaciteten kommer att kunna nyttjas redan under vintern 2010/2011
Nybyggd vattenavningsanläggning i Olskroken	Nov/dec 2010	Sex till åtta tågsätt kan avisas per dygn. Tidigare har man använt spåret för att "dropporka" fordon, vilket kan ta ett helt dygn per fordon	Tågoperatörer/-underhållsoperatör (Jernhusen äger anläggningen och skall erbjuda kapacitet till tågbranschen)	Den ökade kapaciteten kommer att kunna nyttjas redan under vintern 2010/2011
Uppgradering av Hagalund depån	Nov/dec 2010	Ökad kapacitet genom ökad driftsäkerhet. Lägre energiförbrukning.	Tågoperatörer/-underhållsoperatör (Jernhusen äger anläggningen och skall erbjuda kapacitet till tågbranschen)	Den ökade kapaciteten kommer att kunna nyttjas redan under vintern 2010/2011

Jernhusens aktiviteter, detaljerat

Atgärd	Färdigställt när?	Vilka effekter?	Vem påverkas?	När syns effekt?
Utredning om möjligheten att bygga vattenavsningsanläggning i Hagalund	Nov/dec 2011	Ökad avisningskapacitet och minskad energiåtgång	Tågoperatörer/-underhållsoperatör (Jernhusen äger anläggningen och skall erbjuda kapacitet till tågbranschen)	Vintern 2011/2012
Ny depå i Helsingborg/Raus invigs oktober 2010	Oktober 2010	Helsingborgsdepån innehåller grundläggande avisningsmöjlighet och ökar därmed totala depåkapaciteten i Sverige	Initialt de tågoperatörer som har avtal med underhållsoperatören i Raus.	Vintern 2010/2011

- Nytt isolersystem inklusive fryslarm för toaletter för att undgå frysrisk vid isbildning.
- Förbättrad krocktålighet – viltolyckor.
- 20 nya snabbtåg ger ökad trafikreserv (leverans och trafik-sättning under 2011).

2.2 Specifika åtgärder

- **Ny noskon**, ger bättre krocktålighet vid t.ex. älgpåkörning. Modifieringen sker under hösten 2010.
- **Nya löphjulpar**, ger bättre tillförlitlighet vintertid då framför allt sprickor i bromskivor varit ett problem. Alla hjulpar beräknas vara utbytta under 2010.
- **ATC kablage**, kommer att fästas upp på ett nytt sätt vilket minskar slitaget och antalet fel. Modifieringarna pågår.
- **Program för vinterskador**, har startat för att åtgärda brister från vintern. I samband med arbetet undersöks även konstruktionsförbättringar för att göra fordonen ännu mer vintertåliga.

Under hösten 2010 kommer en ny funktion Underhållscentrum X2 att införas. Syftet är att skapa en organisationsenhet/funktion som ansvarar för att fordonen vid varje tillfälle är i det skick som krävs. Detta innebär att statusen hos varje fordonsindivid dagligen kommer att följas upp, felbilder analyseras och korrigerande åtgärder kommer att vidtagas vid depåstopp, i större utsträckning än i dag.

2.3 Nya tåg och upprustningsprojekt

När det gäller X2-fordonen kan nämnas att de levererades under första halvan av 1990-talet och är alltså mellan 15–20 år gamla. Fordonsleverantören lanserade X2 med ambitionen att leverera fordons-typen internationellt, men resultatet blev att endast 44 stycken drivenheter tillverkades. Av dessa har SJ 43 stycken och den 44:e används i dag inte i trafik. Slutsatsen är att SJ inte har tillgång till erfarenheter från en stor population av X2:or utan får basera sina beslut och åtgärder på erfarenheter från den egna fordonsflottan. Av detta följer att sannolikheten ökar för att SJ kan drabbas av

ovälkomna överraskningar i jämförelse med fordon från större tillverkningsserier. Utöver detta gäller att antalet fordonsfel ökar med stigande ålder och att viss utrustning blir obsolet. Visserligen utförs underhållsarbete enligt underhållsplaner, uppkomna fel analyseras och förbättringar införs kontinuerligt.

För att komma ifrån bl.a. problemen med åldrande fordon och korta tillverkningsserier har SJ, inom produkten Snabbtåg, anskaffat 20 stycken nya motorvagnar av Regina-typ. Fordonen kommer att sättas i trafik under hösten 2010.

SJ:s styrelse har begärt ett underlag som möjliggör ett inriktningsbeslut om att anskaffa 20 stycken höghastighetståg. Dessa fordon skall ersätta motsvarande antal X2000-fordon, vilket innebär att drygt halva X2-flottan ersätts med det nya fordonet. Den nya fordonsflottan skall vara utförd i Europastandard, ha korglutning, klara 250 km/h och vara utformad för att klara svåra vinterförhållanden.

SJ rustar också upp personvagnsflottan. 160 stycken personvagnar kommer att vara upprustade i början av 2011.

3 Trafik och Service

Inom området trafik och service vidtas följande åtgärder

- Utvecklade utbildningsprogram för personal och medarbetare. Utförs av SJ Service Academy under 2010.
- Större stationer och bemanningsorter ska bemannas med arbetsledning ”dygnet runt” vid stort läge av större omfattning.
- Tydligare delegeringsrätt för ombordansvarig vad gäller catering.
- Större och tydligare delegeringsrätt för ombordpersonal att självständigt kunna lösa behov av anslutningstransport för resenär, såsom taxi, när situationen kräver det.
- Tågvärd följer med buss till dess slutdestination när tågsträcka tvingas ersättas med buss.
- Internetanslutning för ombordpersonal för att kunna vara realtidsuppdaterad om trafikläget för eventuella kundkonsekvenser avseende anslutningstrafik.
- Översyn av nuvarande ombordchefsrollen.

4 Contact Center

4.1 Butiker

I urval genomförs följande förbättringar:

- Nytt kösystem prövas och införs under 2010.
- Vid små störningar löses resursbehov med egen personal.
- Vid stora störningar löses resursbehov med bemanningsföretag som SJ har avtal med.
- Butiker ansvarar för kundsituationen inom stationsområdet med mandat att besluta om åtgärder för att skapa en positiv kundupplevelse.

4.2 Callcenter

- Nytt kösystem, med sortering och prioritering.
- SMS till kund vid störningar – med vidare valmöjligheter för kunden.
- Vid stora störningar skall Callcenter kunna uppbemannas med 100 procent inom max 48 timmar.
- Om sj.se går ner sker hänvisning till trafikverket.se, mobil.sj.se samt voice-meddelanden.

5 Trafikledning

- Förberett reducerat trafikprogram i fyra olika störningsnivåer.
- Trafikkontoret är delat i två huvuddelar; Planering/trafikavveckling och Kundomhändertagande. Planeringsgruppen koncentrerar sig på att analysera och hantera trafiksituationen medan Kundgruppen har operativt ansvar för att föra ut och informera i systemet samt att ta hand om kundkonsekvenser.
- Kundgruppen måste kunna tredubbla sin kapacitet inom 24 timmar.
- Nya avtal med buss och taxi utifrån nya och specificerade kapacitetskrav.

- Passagerarlistor med nya sorteringsmöjligheter, för bland annat anslutningstrafik.
- Beredskapsplan, checklistor, utbildning samt ”krisövning” tas fram.
- Logglista vid stora störningar för alla fattade beslut.

6 Beredskapsorganisation

- Beredskapsorganisation för stora trafikstörningar formaliseras och dokumenteras.
- Organisationen tränar stor trafikstörning minst en gång per år.
- Trafikverket ansvarar för att arrangera motsvarande övning med alla berörda parter.