

## Remissvar på BVF 591.11 från Branschföreningen Tågoperatörerna och Green Cargo.

Ref. TRV 2013/13219

Inledningsvis önskar vi framföra några generella synpunkter.

### Kvalitet

Hjulskadedetektorerna behöver förbättra sin förmåga att mäta rätt. Vi anser främst att rutinerna för kalibreringen måste vidareutvecklas.

Detektorerna missar ibland axlar i tåget och registrerar därmed inga krafter. Axelnumreringen blir också fel för bakomvarande fordon.

### Möjlighet att manuellt identifiera skadade hjul innan avgång

Vi är överens om att det är svårt och ibland omöjligt att hitta skadade hjul genom sedvanlig syning. Vi kommer av den anledningen även i framtiden att drabbas av fler stoppande fel med tillhörande trafikstörningar i form av hastighetsnedsättningar, avsyning av banan och fältservice på fordonen. För att minimera dessa problem behöver informationen om hjulens tillstånd göras mer tillgängliga.

De så kallade Varningslarmen är ett välkommet men ett trubbigt försök till förbättring. Gränserna för Varningslarm blir lika för alla men företagen kan ha behov av olika larmgränser för att fatta rätt beslut. Aktuella axellaster och hastigheter vid detektorpassagen är faktorer som också behöver beaktas men det klarar inte detektorerna idag. Vid vissa Varningslarm borde färden inte fortsätta av säkerhetsskäl! Vagnar med låg axellast har svårt att komma upp i stoppande nivåer trots stora skador. Hjulskadedetektorerna *har* en stor potential som inte kan nyttjas på grund av flera orsaker.

För att kunna förbättra möjligheterna till en rationell användning av hjulskadedetektorerna behöver Trafikverket med större säkerhet identifiera aktuellt Järnvägsföretag. Informationen från detektorerna måste samtidigt vara korrekt och lättillgänglig.

Som det är idag är det mycket manuell hantering av varningslarmen och information kring dessa vilket kan undvikas i framtiden.

### Så till BVH 592.11

#### Avsnitt 7.3 första stycket

Här framgår vilken information som tågklararen ska ge föraren.

Med motivering ovan så önskar vi även möjlighet till att få kännedom om uppmätta värden för larmande axel. Följande text föreslås.

*Vid varningslarm kan järnvägsföretagen besluta om olika åtgärder beroende på nivån på uppmätta krafter. Om föraren begär dessa ska de redovisas.*

Anm. Det är fyra värden som ska anges. Dessa är *mycket* lättillgängliga för tågklararen. Vi har försökt att införa benämningen "Varning Hög" för det akuta behovet att minimera riskerna med små axellaster och stora skador vilket riskerar lagerhaveri. Vi har föreslagit en gräns för "Varning Hög" till Ratio > 7. Detektorerna har tre möjligheter till larm inom sina kategorier så det skulle gå men vi är inte i hamn där än. För Järnvägsföretag som inte har möjlighet att analysera uppmätta värden är föreslagen Varning Hög *enda* möjligheten att bli uppmärksam på en farlig situation.

### 7.3.1

Hur företagen märker sina varmgångna axlar kan ju variera. Det är dock bra om det finns en vägledning. Man bör till befintlig text tillägga ”...ska, om inte järnvägsföretaget har andra regler för uppmärkning av varmgångar, föraren...”.

### 7.3.3

Under rubriken Efter Högnivåalarm

Angående drivfordon och hastighetsnedsättningar så har vi nyligen upptäckt att orunda hjul mycket väl kan nå 450 kN vid 100 km/h men inte uppvisa anmärkningsvärda krafter vid 70 km/h.

Vi föreslår att om Hög passerats så gäller 30 % reduktion om inga skador upptäckts på löpytan.

Anm. I dokumentet har krafter angivits. Avsikten var ju att hålla BVF 592.11 fri från värden.

### 7.3.4 – 7.3.5

Vi har konstaterat att storleken på det dynamiska tillskottet vid en hjulskada påverkas stort av axellasten. Ett värde på hjulskadan och axellasten kan hjälpa Trafikledningen vid beslut om avsyning av banan.

Här kan den kommande analysen av resultatet av de tidigare höga larmgränserna ge mer underlag!

### 7.3.7

Sista stycket under rubriken ”Efter högnivåalarm för stort upplyft:”

Texten ”Fordonet ska betraktas som havererat” känns drastisk om det finns fler strömavtagare som är felfria, man kan ju byta! Det kan tyckas att det finns något underförstått, något självklart, men formuleringen *har* skapat problem. Tydlighet och utbildning är metoden!

Avslutningsvis vill vi betona vikten av att arbetet med gränsvärden för larm och åtgärder inte får stanna av i samband med utgivning av nämnda BVF. Erfarenheterna visar att antalet hjulskador är starkt säsongsberoende. Den planerade driftsättningen av BVF 592.11 sker då antalet hjulskador är som lägst men den annalkande kylan kommer snabbt att förändra situationen. Vi anmodar Trafikverket att tillsammans med Järnvägsföretagen vidareutveckla Hjulskadedetektorernas möjligheter för att få en så säker och störningsfri järnvägstrafik som möjligt.

För Branschföreningen Tågoperatörerna och Green Cargo

Lars Fehrlund