

Till

Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Stockholm 2012-11-23

**Branschföreningen Tågoperatörernas remissvar på BVS 1586.68**

Branschföreningen Tågoperatörerna välkomnar ändringsförslaget som kommer att förbättra möjligheterna till en effektivare produktion och ökad säkerhet.

Förändringen går i linje med de förslag på harmonisering av nationella regler för hjulskador med dem som gällt i RIV och UIC som Branschföreningen Tågoperatörerna och Svenska Privatvagnföreningen samt enskilda medlemsföretag framfört till Trafikverket under lång tid.

Våra förslag på *formuleringar* i BVS 1586.68 framgår i bilaga 1. Vi har försökt att förtydliga och använda en terminologi som överensstämmer med JTF.

BVS 1586.68 berör endast gränser för stoppande fel. Den förbättringspotential detektorerna har, både för Trafikverket och Järnvägsföretagen, utnyttjas fullt ut först då detektorernas möjlighet att varningslarma är driftsatt och att varningarna vid larm hanteras på ett rationellt sätt.

För att undvika onödiga trafikstörningar behöver gällande nivåer för varningslarm driftsättas och anpassas till rådande förhållanden tillsammans med en stegvis sänkning av nivån (från dagens till föreslagen) för stoppande fel.

Vi har förståelse för den arbetssituation som rådde hos trafikledningen och den störningssituation som uppstod i tågtrafiken innan varningslarmen stängdes av för snart tre år sedan. Men en väl vald nivå på varningslarmen skulle minska risken för onödiga stopp på linjen vilket skulle underlätta för både Trafikverket och Järnvägsföretagen. Nivåerna på varningslarm kan sedan anpassas efter de erfarenheter som erhålls.

Varningslarmen har också en möjlighet att förebygga olyckor. Urspårningarna i Grötingen 2011‑01‑17 samt i Tallåsen 2012‑02‑16 hade båda undvikits om varningslarmen varit i drift och hanterats på ett kvalificerat sätt av järnvägsföretaget.

Våra erfarenheter av hjulskadedetektorerna visar att några områden behöver förändras.

* Noggrannheten på uppmätta krafter behöver förbättras.
* Anläggningens förmåga att identifiera rätt tågnummer och rätt järnvägsföretag behöver vidareutvecklas.

Reglerna i andra Trafikverksdokument, exempelvis BVF 592.11, behöver anpassas för att undvika motstridiga bestämmelser.

Vi föreslår att frågor rörande detektorerna och dessas larmfunktioner framöver hanteras av en grupp utsedd av Branschföreningen Tågoperatörerna samt en grupp, eller person, hos Trafikverket som har mandat att genomföra förändringar.

Stoppande fel på linjen skapar stora problem för alla. Resenärer, trafikledning, järnvägsföretag och godskunder. Andelen stoppande fel till följd av uppmätt hjulskada skulle reduceras om fler faktorer vägdes in i bedömningen. Exempelvis skulle hjul med låga axellaster tillåtas gå till slutstation även om en hjulplatta översteg gränsvärdet.

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman

VD

Bilaga

**Förslag till formulering av BVS 1586.68**

1 Syfte

Syftet med dokumentet är att bestämma vilka åtgärder som ska vidtas i samband med befarade hjulskador samt vid larm från hjulskadedetektorer. Beträffande hantering av larm från hjulskadedetektorer, se BVF 592.11 *Detektorer – Hantering av larm från stationära detektorer för övervakning av järnvägsfordon*.

Detta dokument ingår i Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem för järnväg.

2 Omfattning

Denna standard ansluter sig till Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF), bilaga 6, avsnitt 1.2 *Hjulskador och föremål på banan* [[1]](#footnote-1). Standarden riktas sig främst till tågklarerare, tillsyningsmän förare, banförvaltare och ansvarig spårentreprenör. Järnvägsföretagen ska ha regler som är baserade på denna standard och som vänder sig till egen personal.

Bestämmelserna gäller vid tågfärd och spärrfärd.

3 Definitioner

Termerna tågklarerare, tillsyningsman, förare, tågfärd, spärrfärd och bevakningssträcka används med de definitioner som finns i JTF, bilaga 1. I övrigt används följande termer med de angivna definitionerna:

|  |  |
| --- | --- |
| Banförvaltare | Banansvarig inom resp. underhållsområde vid Trafikverket |
| Hjulskadedetektor | Stationär utrustning i spår; mäter den kraft som ett hjul på ett spårfordon påverkar rälsen med. Vid förutbestämda nivåer ges larm till tågklareraren. |
| Hjulplatta | Skada på hjulet i form av en mer eller mindre plan yta, som uppstår då hjulet inte roterar, t.ex. på grund av fastfrysning, nödbromsning eller annat fel, och släpas mot rälsen så att material nöts bort. |
| Hjulringsbeläggning | Beläggning eller på annat sätt fasttryck eller intryckt hårt material eller föremål på hjulets löpyta. |
| Högnivålarm | Den högsta larmnivån; indikerar att det föreligger akut risk för skada på spåret, se BVF 592.11 |

4 Ansvar

Ansvaret för att denna standard är uppdaterad och implementerad åvilar chefen för den organisatoriska enhet som enligt Trafikverkets arbetsordning svarar för att förvalta och utveckla det tekniska regelverket för bansystem. Frågor om innehåll och förslag på förbättringar ställs i första hand till denne.

5 Åtgärder vid konstaterad eller befarad hjulskada

5.1 Gränsvärde för och åtgärder vid konstaterad hjulskada

Gränsvärdet för åtgärder vid hjulskada är
60 mm för en hjulplatta och
1 mm för hjulringsbeläggning.

När en förare eller tillsyningsman får reda på eller upptäcker att gränsvärdet för en hjulskada har överskridits, får fordonet framföras med högst 10 km/h och längst till närmast lämpliga driftplats där fordonet kan växlas ur fordonssättet och ställas upp.

5.2 Gränsvärde för och åtgärder vid högnivålarm från hjulskadedetektor

Vid högnivålarm från hjulskadedetektor ska tågklareraren snarast stoppa färden och underrätta föraren/tillsyningsmannen om högnivålarmet. Därefter gäller följande.

5.2.1 Vagnaxel, löpaxel på motorvagnsenhet

Fordonssättet får framföras med högst 10 km/h och längst till närmaste lämpliga driftplats där fordonet kan växlas ur fordonsättet och ställas upp.

Tågklareraren ska fastställa denna driftplats enligt lokala anvisningar och efter samråd med järnvägsföretaget.

5.2.2 Lokaxel, drivaxel på motorvagn och motorvagnsenhet

Om den registrerade kraften från det skadade hjulet överstiger 425 kN, gäller samma som för en vagnaxel, enligt pkt 5.2.1.

Om den registrerade kraften inte överstiger 425 kN, ska tågklareraren uppmana föraren/tillsynings­mannen att okulärt besiktiga löpbanan på det aktuella hjulet. Om synliga skador upptäcks, gäller samma som för en vagnaxel, enligt pkt 5.2.1.

Om föraren/tillsyningsmannen inte kan upptäcka några synliga skador och anmäler detta till tågklareraren, får denne medge att fordonssättet får fortsätta med begränsad hastighet. Fordonssättets största tillåtna hastighet får inte överstiga den hastighet som ligger 20 % lägre än den som fordonssättet höll vid passage av den larmande detektorn. Tågklareraren ska meddela järnvägsföretaget, som ska ombesörja att berörda förare underrättas om den begränsade hastigheten, fram till dess att fordonet har undersökts och åtgärdats på verkstad.

*Exempel*: Högnivålarm med utslag på 400 kN från en lokaxel. Tåget passerade detektorn med 82 km/tim. Föraren kan upptäcka några synliga skador. Tågklareraren meddelar järnvägsföretaget att loket kan fortsätta med hastigheten begränsad till 50 km/tim (vilket är 82 km/h – 16,4 km/tim, avrundat nedåt till närmaste 10-tals km/tim.)

5.3 Vidare transport av skadat fordon

Vidare transport från en uppställningsplats av fordon med skadat hjul får ske först sedan järnvägsföretaget har samrått med banförvaltaren.

5.4 Avsyning av banan

Om ett fordon med hjulskada har framförts, ska tågklareraren i följande fall begära att banförvaltaren/spårentreprenören avsynar banan:

* om misstanke finns att hjulskadan har orsakat rälsbrott
* om registrerad kraft i hjulskadedetektor överstiger 400 kN, eller överstiger 350 kN om omgivningstemperaturen är lägre än –10 ° C.

Banförvaltaren/spårentreprenören ska vid behov samråda med tågklareraren och järnvägsföretaget om hur lång sträcka som ska avsynas av den sträcka som fordonet har framförts. Avsyning ska minst ske på den bevakningssträcka eller driftplats där hjulskadedetektorn är belägen, på den närmast föregående driftplatsen och på den därpå närmast föregående bevakningssträckan. Om en skada upptäcks på en driftplats, ska avsyningen utökas med minst föregående bevakningssträcka och föregående driftplats. Om en skada upptäcks på en bevakningssträcka, ska avsyningen utökas med minst föregående driftplats och föregående bevakningssträcka.

*Exempel*: På en bana från A till G finns en hjulskadedetektor mellan driftplatserna F och G. Avsyning ska ske minst av sträckan E–F, driftplatsen F och sträckan F–G. Om en skada upptäcks i F, ska avsyning också ske i D.

Minst ska den be föregående bevakningssträcka avsynas, räknat från hjulskadans upptäckt. Om skada upptäcks, utökas avsyningen med närmast föregående bevakningssträcka där fordonet har framförts.

Till dess att banan har avsynats ska tågklareraren orderge tåg och spärrfärd som ska framföras på den berörda sträckan om att den största tillåtna hastigheten är 30 km/tim.

6 Referenser

|  |  |
| --- | --- |
| JvSFS 2008:7 | Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter |
| BVF 592.11 | Detektorer – Hantering av larm från stationära detektorer för övervakning av järnvägsfordon. |

SJ, stab Trafiksäkerhet Kvalitet & Miljö, Ulf Pålsson, 2012-11-16

**Kommentarer till SJ:s *Förslag till formulering av BVS 1586.68***

| Avsnittenl remiss­förslaget | Avsnitt enl SJ:s förslag | Kommentar |
| --- | --- | --- |
| 1 | 1 | Texten kortad av tydlighetsskäl, med oförändrat sakinnehåll. |
| 2 | 2 | Hänvisning bör inte göras till ändringsföreskriften TSFS 2012:66, utan till Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF).  |
| 3 | 3 | Förklaring för termer som anges i JTF bör inte upprepas här. |
| 4 | 4 | Texten omformulerad av tydlighetsskäl, med oförändrat sakinnehåll. |
| 5 |  | Området ”risk för föremål på spåret” bör inte omfattas av denna BVS. Det regleras tillräckligt bra i JTF. Det första stycket under rubrik 5 är ett rent citat ur JTF, som inte bör finnas här. |
| 5.1 | 5.1 | Ordet *hjulskada* bör användas som gemensam benämning för *hjulplatta* och *hjulringsbeläggning*. Inte som synonym till *hjulringsbeläggning*.Texten omformulerad av tydlighetsskäl, med oförändrat sakinnehåll. |
| 5.2 |  | Texten av tydlighetsskäl uppdelad i inledning, 5.2.1, 5.2.2 och (ny) 5.3. |
|  | 5.2 | Det behövs en inledande regel som anger att tågklareraren ska stoppa färden vid högnivålarm och underrätta föraren/tillsyningsmannen. |
| 5.2 | 5.2.1, 5.2.2 | Rubriktexterna *Spårfordon, exklusive lok* och *Lok/motsvarande* är ändrade till *Vagnaxel, löpaxel på motorvagnsenhet* resp. *Lokaxel, drivaxel på motrovagn och motorvagnsenhet*.Motiv: 1) Terminologi enligt JTF bör följas. 2) För axlar på motorvagnsenheter bör ”lokregler” gälla för drivaxlar, men ”vagnregler” bör gälla för löpaxlar. |
|  | 5.2.1 | Nivån 350 kN nämns inte här, utan det är företeelsen *högnivålarm* som är utslagsgivande.Det bör vara tågklareraren som fastställer den driftplats till vilken det skadade fordonet får föras, enligt lokala anvisningar och efter samråd med järnvägsföretaget.  |
|  | 5.2.2 | Det faktum att det för högnivålarm med registrerad kraft över 425kN gäller samma som för vagnaxel, det bör utnyttjas för att förenkla regeltexten.För fallet med registrerad kraft under 425 kN: Regeln måste vara att tågklareraren underrättar järnvägsföretaget (transportledningen etc.) om vilken hastighet som ska gälla. Järnvägsföretaget underrättar i sin tur föraren. Detta eftersom fordonet kan komma att framföras med sin skada långt utanför tågklarerarens område. Ett exempel är medtaget. |
|  | 5.3 | Texten om vidare transport är intagen i ett eget avsnitt, av redigerings- och tydlighetsskäl. |
| 5.3 | 5.4 | De bestämmelser som redan finns i JTF bör inte upprepas här.Tydligare reglering av vilken sträcka som minst ska avsynas, samt ett klargörande exempel. |
| 6 | 6 | Ändringsföreskriften TSFS 2012:66 bör inte tas med här. Det är självklart att man med *JvSFS 2008:7* menar den föreskriften inklusive senare ändringar. |

1. I ändrad lydelse enligt TSFS 2012:66. [↑](#footnote-ref-1)