

Diariet
Hector Rail AB
MTR Pendeltågen AB
SJ AB
Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2020

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2020.

e.u.



Hans Stenbacka
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

Bilaga 3 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår

ESKILSTUNA LOGISTIK OCH ETABLERING AB

När det gäller åtgärderna som ska utföras på spår 30 i Eskilstuna så är det av största vikt att jobbet planeras tillsammans med övriga aktörer på området.

Green Cargo (med egen trafik till/från verkstaden och rangering på godsbangården) och MANTENA, SJ AB (med trafik till/från och fordonsrörelser internt vid underhållsverkstaden för Mälartåg) (Mälardalstrafik, MÄLAB) kommer att ha behov av att trafikera spår i direkt anslutning till spår 30 och för att arbetet med att förlänga spår 30 inte ska störa övrig verksamhet så bör detta planeras väl och i samråd med alla inblandade Järnvägsföretag och Infrastrukturförvaltare för minimering av störningar på trafikverksamhet.

Placeringen av spår 30 mitt i området medför en mycket noggrann planering.

Trafikverkets kommentar:

Samtliga aktörer har redan nu varit inblandade i riskarbetet med projektet och gett förutsättningar för utformning. Inför en stundande produktion kommer det att krävas extra samråd med samtliga aktörer på området. Arbetet kommer att behöva påbörjas efter sommaren när ett projekteringsunderlag finns framtaget.

Bilaga 3 E STH per sträcka

HECTOR RAIL AB

Bilaga 3 E – STH per sträcka

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Nyfors- Piteå, Bdl 141		T20	nedsättning till 70 km/h

Kommentar:

I tidtabellsansökan T20 kommer det få konsekvenser i Piteå för ansökt tåg 41403 och tåg 41400.

Tåg 41403 ankomst Piteå 19:58

Tåg 41400 avgång Piteå 22:05

Anm: Tåg 41400 har anslutning till tåg 41430 Holmsund – Skövde.

Enligt beräkningar kommer vi per tåg att tappa ca 10-13 minuter med anledning av nedsättning till 70 km/h på sträckan Nyfors – Piteå. Per vecka innebär det en gångtidsförlust mellan 140 – 182 minuter.

Trafikverkets kommentar:

I samrådsunderlaget framstår det som att nedsättningen till 70 km/h gäller hela sträckan Nyfors – Piteå. I själva verket gäller nedsättningen km 38+950 – 48+850, en sträcka på 9,9 km. Trafikverket räknar med en gångtidsförlust på ca 2 minuter.

4 – Tilldelning

4.8 - Särskilda åtgärder vid störning

4.8.1 - PRINCIPER

MTR PENDELTÅGEN AB

Skriftligt lösningsförslag

Vår ståndpunkt är att bästa lösning tas fram tillsammans mellan operativa funktioner Trv och JF. Fokus bör inte vara på att JF först ska inkomma med skriftligt förslag och att Trv sedan beslutar. Om diskussion förs i resonemang tillsammans uppnår vi minst dålig lösning snabbare. Förslaget så som det nu ligger ses väl byråkratiskt.

Förslag: 15 min från att TRV fattat beslut om att "förbereda lösningsförslag..." ska JF medverkat till överenskommelse nåtts mellan JF och TRV. Denna överenskommelse dokumenteras/loggas av Trv och av JF.

4.8.1.1

"Påbörjad evakuering definieras som när första resenären lämnar tåget oplanerat på annan plats än vid plattform."

En evakuering enligt blankett 28 är planerad. Om spontanevakuering sker är den oplanerad. Vi gör allt vi kan tillsammans för att undvika oplanerad evakuering. Formuleringen är därför olycklig.

Förslag på ny definition: Påbörjad evakuering definieras: när blankett 28 upprättats i del 1-5.

Detta förslag eller liknande skulle också bättre harmoniera med definitionen på påbörjad röjning (starttillstånd).

Trafikverkets kommentar:

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): Påbörjad evakuering definieras som när första resande måste lämna tåget oplanerat på en annan plats än vid en plattform.

Trafikverket förhåller sig till det som står i TTJ. Ordet "måste" läggs därmed till. Vid önskad justering av TTJ ombeds MTR ta ärendet vidare med TTJ-gruppen.

Bilaga 7 B – Hanteringsregler vid olycka och tillbud

1.2 Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

HECTOR RAIL AB

Förändringar i JNB 2020 gällande evakuering och röjning med anledning av regeringsuppdraget

Bilaga 7 B Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

NYTT AVSNITT 1.2 RUTINER VID EVAKUERING OCH RÖJNINGSSITUATIONER

Viktiga hålltider att förhålla sig till vid en händelse

Stycke 1

Vi ser det som positivt att det finns en tidsangivelse för när lokföraren som senast ska kontakta tågklararen när händelse inträffat. Oavsett om det är en olycka, tillbud eller om det är fordonsrelaterat.

Stycke 2

Föreslagen ändring i avvikelsemeddelandet.

Vid behov av felsökning bör lokföraren återkomma till tågklararen med en statusavlämning senast inom 5 minuter från det att det första samtalet avslutats. Statusavlämning krävs för att kunna starta upp parallella processer. Felsökning kan fortgå efter samtalet.

Kommentar 1)

Om det uppstår problem med fordon och felsökning behöver ske så harmoniserar inte detta stycke med rubricerad rubrik "Hanteringsregler vid olycka eller tillbud".

Se Transportstyrelsen definition på olyckor och tillbud (TSFS 2011:86).

Olycka Oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser som får skadliga följder

Tillbud Händelse som under något andra betingelser kunde ha lett en olycka.

Exempel som ges på olycka:

Urspårning: Utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen

Utsläpp: Utgörs av att farligt gods eller annat farligt ämne släpps ut.



Kollision: *Utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon.*
Brand: *Utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik.*

Trafikverkets kommentar:

Rubriceringen av "Hanteringsregler vid olycka eller tillbud" ska ses över för att bättra passa innehållet. Tillsvdare behålls befintligt upplägg. Detta eftersom evakuerings- och röjningssituationer även kan uppstå till följd av olyckor och texten bör således hållas intakt i bilaga 7 B för att undvika behovet av att läsa på två tillfällen för information om vad som gäller vid en olycka.

Kommentar 2)

Vi föreslår istället att det sker en överenskommelse mellan tågklareraren och lokföraren när statusavlämning behöver ske som senast. Tidpunkten baseras på lokförarens beräkning av tidsåtgång för felsökning samt tågklarerarens behov av när information ska ges.

Vid felsökning och åtgärd kan det vara alltifrån enklare åtgärder som omstart av tågskyddssystemet eller vid fordonsfel av svårare art där lokföraren behöver kontakta instruktör/helpdesk för assistans. Det finns även andra händelser där lokförare på godståg behöver gå 600 meter för att undersöka tågets vagnar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser att ordet "bör" inte är tvingande. Därmed måste inte lokföraren återkomma med statusuppdatering om förutsättningar inte tillåter.

Stycke 3

Föreslagen ändring i avvikelsemeddelandet:

När Trafikverket bedömer att den inträffade händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras med följande ord "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning" samt gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget.

Kommentar:

Det finns en risk att den uppdatering som skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget drunknar i floran av alla meddelanden. Senaste händelsen i Stockaryd innebar att vi under ett dygn erhöll 50 st trafikmeddelanden enbart för denna händelse. Att använda Basun i ett kritiskt läge är inte att föredra med tanke på nuvarande funktion om massmeddelanden.

Vi föreslår istället att det skickas ut mail till berörd operativ instans för respektive företag. Återkoppling på lösningsförslag skicka åter till mailavsändaren.

Trafikverkets kommentar:

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): När Trafikverket bedömer att den inträffade händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras med följande ord "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning" samt gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget. När trafikmeddelandet skickas ut är alla parter medvetna om situationen och att tidsfristerna specificerade i 4.8.1 börjar att gälla. Tidpunkten refereras till som "Nollpunkten".

Trafikverket arbetar med att förbättra trafikmeddelanden-funktionen samt interna rutiner kring hanteringen. Dock förväntas järnvägsföretaget läsa utskickade trafikmeddelanden som inkommer från Trafikverket. Skrivningen har förtydligats för att framhäva att det är tidpunkten för utskickat trafikmeddelande som är startskottet för nollpunkten.

I den ordinarie avvikelsehanteringen har telefonkontakt redan upprättats mellan Trafikverkets operativa ledning och berört järnvägsföretag innan trafikmeddelandet med "nollpunkten" skickas ut. Således bör järnvägsföretaget redan vara varse om situationen och kommande trafikmeddelande med nollpunkten.

På vems tillstånd* sker röjning

Föreslagen ändring i avvikelsemeddelandet:

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande tåget kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker transporten på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

Kommentar 1)

I den föreslagna ändringen ska transport ske på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

Enligt gällande bestämmelser ska vi som järnvägsföretag ha kompletterande intyg på de förare som utför uppdrag i vår verksamhet. Vi ansvarar även för att lok som brukas på vårt tillstånd ska vara godkänt och underhållet enligt serviceintervaller. Trafikverket ska på anmodan från järnvägsföretaget kunna visa upp dokumentation gällande röjningsloket och dess lokförare. Den dokumentation som avses är giltigt lokförarbevis och kompletterande intyg. Detta måste regleras i detalj.

Kommentar 2)



I föreslagen ändring sker transporten på det röjda järnvägsföretagets tillstånd. Ansvarsfördelning behöver klargöras ifall det uppstår oönskad händelse där lokföraren på röjningsloket är orsakande.

Trafikverkets kommentar:

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker färden på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

"Tåget" har ersatts med "Fordonssättet" och "Transport" har ersatts med "Färden" i avvikelsemeddelandet för att ge korrekt innebörd enligt TTJ. Ingen ytterligare förändring har gjorts, vilket förklaras nedan.

Röjning av hjälpbehövande fordonssätt kan ske på följande tre sätt:

- 1. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av Trafikverkets röjningslok*
- 2. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av annat järnvägsföretag på order från Trafikverket*
- 3. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjer sig självt, med stöd av åtagande avseende egna resurser eller med stöd av avtal tecknat med annat järnvägsföretag, efter godkännande av Trafikverket*

Tillstånds- och ansvarsfördelningen tillämpas i samtliga av ovannämnda fall. Det är dock viktigt att hålla isär frågorna om tillstånd och ansvar. "Tillstånd" avser att järnvägsföretaget ska ha licens och säkerhetsintyg, enligt 3 kapitlet 2 och 3 §§ järnvägslagen. "Ansvar" rör ersättningsfrågor för skador som kan uppstå i samband med röjningen. Ansvarsfrågorna regleras i JNB.

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats gäller följande:

- Tillstånd: Färden sker med stöd av hjälpbehövande järnvägsföretags tillstånd på grund av:*
 - Den fortsatta färden under röjning sker antingen som tågfärd (med hjälpfordon) eller som spärrfärd. Fortsatt tågfärd beskrivs i TTJ modul 8H, avsnitt 4.14. Föraren av tåget är fortsatt ansvarig för färden, då det inte beskrivs i TTJ att någon annan övertar ansvaret för den fortsatta färden. Om den fortsatta färden sker som spärrfärd, tillämpas TTJ modul 9H, avsnitt 5.15. Vid sådan färd ansvarar tillsyningsmannen för trafiksäkerheten och genomförandet av färden. Det är också tillsyningsmannen som har kontakt med tågklararen. Föraren (den som ansvarar för manövreringen av drivfordonet, se definitionerna i TTJ) ansvarar för att framföra spärrfärdssättet.*
 - Enligt modul 9 H, avsnitt 1.2, är det "järnvägsföretaget" som ska utse en tillsyningsman. I en röjningssituation är den mest rimliga tolkningen att det är det hjälpbehövande järnvägsföretaget som avses med "järnvägsföretag" i denna skrivning. Av det ovan nämnda är slutsatsen att det hjälpbehövande järnvägsföretaget är fortsatt ansvarigt för fordonssättet och för färden under röjningen.*



- *Hjälpbehövande järnvägsföretag vet också förutsättningarna för att förflytta sina fordon (löpduglighet, resande, specialtransporter, farligt gods etc.).*
- *Ansvarsfördelning:*
 - *Hjälpbehövande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Röjande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Respektive part ansvarar för sina fordon.*
 - *I det fall Trafikverkets röjningslok används ansvarar Trafikverket för att leverantören uppfyller Transportstyrelsens krav gällande att deras fordon är löpdugliga, att föraren innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall Trafikverket beordrar annat järnvägsföretag att röja ansvarar detta företag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall ett järnvägsföretag röjer sig självt eller anlitar annat järnvägsföretag enligt avtal, ansvarar respektive järnvägsföretag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*

Ovanstående tydliggörande av tillstånds- och ansvarsfördelning har förankrats med BTO, järnvägsföretag som medverkat i Projekt Evakuering och röjnings Pilot samt att information med samma innehåll lämnats på hearing, där branschen bjöds in. Bedömningen i tillståndsfrågan har stämts av vid möte med Transportstyrelsen.

Förslag

- 1) Stycke 1 & 2 enligt ovan inarbetas i JNB 2.4 Operativa regler.
- 2) Nytt avsnitt 1.2 Rutiner vid evakuering och röjningssituationer inarbetas in ny bilaga, förslagsvis 7 D.
- 3) Annan hantering gällande kommunikation av Nollpunkt.
- 4) Det behöver regleras gällande kompetens på röjningslokets lokförare samt röjningslokets dokumentation.
- 5) Även reglering av ansvarsförhållande där röjningslokets lokförare är ansvarig för oönskad händelse.

Trafikverkets kommentar:

Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer ska kunna läsas i sin helhet (samtliga punktsatser tillsammans) och bör således hållas intakt. Vidare innehåller 2.4 mer generell information och inte på den detaljnivå som rutinen avser visa. Rubricering av "Hanteringsregler vid olycka eller tillbud" ska ses över för att bättre passa innehållet.



MTR PENDELTÅGEN AB

Bilaga 7B

Viktiga hålltider att förhålla sig till vid en inträffad händelse. Ert textförslag i **blått**, våra kommentarer i **rött**.

Nytt avsnitt 1.2

Generellt sett är föreslagna förändringar endast inriktade på att evakuering/röjning sker pga. fordonsfel. Evakuering/röjning sker ju även pga. infrastrukturfel, datakommunikationsfel etc. Hur tar ni höjd för det? Vilka tidsfrister gäller då i kommunikation?

- Vid en inträffad händelse ska lokföraren kontakta tågklararen omgående dock senast inom 3 minuter för informationsutbyte kring händelsen
- Vid behov av felsökning **av fordon** bör lokföraren återkomma till tågklararen med en statusavlämning senast inom 5 minuter från det att det första samtalet avslutats. Statusavlämning krävs för att kunna starta upp parallella processer. **Om det inte händelsen är fordonfel utan t.ex. infrafel, hur säkerställs kommunikation i samma anda, så att parallella processer kan startas?** Felsökning kan fortgå efter samtalet

Trafikverkets kommentar

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): Vid behov av felsökning av fordon bör lokföraren återkomma till tågklararen med en statusavlämning senast inom 5 minuter från det att det första samtalet avslutats. Statusavlämning krävs för att kunna starta upp parallella processer. Felsökning kan fortgå efter samtalet.

Trafikverket förtydligar vad felsökning avser enligt inspel. Kravet gäller specifikt vid fordonsfel eftersom vid övriga felorsaker är Trafikverket initialt inte lika beroende av information från järnvägsföretaget för att starta upp parallella processer.

Trafikverket tar med sig samrådssvaret i fortsatt internt arbete för att undersöka krav som bör ställas på Trafikverket kopplat till kommunikation till järnvägsföretaget vid avvikelser med andra felorsaker än fordonsfel.

• När Trafikverket bedömer att den inträffade händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras med följande ord "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning" samt gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget. **Var då, Opal? Så som Opal presenteras för oss JF kan vi inte förväntas bevaka att denna textrad kommit ut bland den floran av mejlskörd en händelse genererar. Det enda rimliga är att ansvarig hos Trv (ROL?) kontaktar berört JF:s operativa ledning via samtal – heads-up. Att Trv skickar ett mejl betyder inte att JF är medvetna om situationen.**

När uppdateringen genomförs är alla parter medvetna om situationen (se ovan) och att tidsfristerna specificerade i 4.8.1 börjar gälla. Tidpunkten refereras till som "Nollpunkten" **Oklart vilken tidpunkt som avses. Avser ni att de 60 min startar när ni infört textraden i Opal? Nytt förslag i så fall: Nollpunkten är när Trv i samtal meddelat berört företags operativa ledning.**

Trafikverkets kommentar

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): När Trafikverket bedömer att den inträffade händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras med följande ord "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning" samt gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget. När trafikmeddelandet skickas ut är alla parter medvetna om situationen och att tidsfristerna specificerade i 4.8.1 börjar att gälla. Tidpunkten refereras till som "Nollpunkten".

Trafikverket arbetar med att förbättra trafikmeddelanden-funktionen samt interna rutiner kring hanteringen. Dock förväntas järnvägsföretaget läsa utskickade trafikmeddelanden som inkommer från Trafikverket. Skrivningen har förtydligats för att framhäva att det är tidpunkten för utskickat trafikmeddelande som är startskottet för nollpunkten.

I den ordinarie avvikelshanteringen har telefonkontakt redan upprättats mellan Trafikverkets operativa ledning och berört järnvägsföretag innan trafikmeddelandet med "nollpunkten" skickas ut. Således bör järnvägsföretaget redan vara varse om situationen och kommande trafikmeddelande med nollpunkten.

• Från Nollpunkten ska:

- Berörd/a part/er senast inom 15 minuter skriftligen återkomma till Trafikverket enligt fastställt blankett¹ **Vilken blankett? Första gången blankett nämns i texten. Innehåll?** med ett lösningsförslag för situationen



- Trafikverket ska senast inom 22 minuter (inom 7 min; 22 min från nollpunkt?) bedöma relevanta lösningsförslag och besluta vilken åtgärd som ska vidtas enligt 7.5.1

¹ Vid undantagsfall kan lösningsförslaget kommuniceras skriftligen via andra kanaler (vilka avses?), givet likvärdigt innehåll som blanketten. Blanketten ~~tillgodoses~~ tillhandahålls av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Texten kompletteras med (ny formulering är understruken):

- *Berörd/a part/er senast inom 15 minuter skriftligen återkomma till Trafikverket enligt fastställd blankett1 med ett lösningsförslag för situationen. Samtidigt tar Trafikverket fram ett förslag på helhetslösning för händelsen.*

Trafikverket justerar skrivningen för att framhäva att även Trafikverket tar fram ett förslag på helhetslösning för händelsen, eftersom man ansvarar för helheten och inte bara specifikt enskilt tåg. Blankettens innehåll finns specificerade i den utbildning som hela branschen kommer att få tillgång till under hösten 2019. Blankettens innehåll specificeras därför inte i JNB.

- *Trafikverket ska senast inom 22 minuter (senast inom 7 minuter efter att lösningsförslaget framtagits enligt hålltid specificerad ovan) bedöma relevanta lösningsförslag och besluta vilken åtgärd som ska vidtas enligt 7.5.1.*

Förtydligande av hålltid enligt inspel från MTR.

Genom Kund/TIS-möten i ordinarie avvikelshantering samråder järnvägsföretagen och Trafikverket om den bästa lösningen som Trafikverket sedan beslutar om enligt 7.5.1. Trafikverket menar att den ordinarie avvikelshanteringen inkluderar samråd mellan berörda parter som gemensamt (tillsammans) resonerar för att identifiera den bästa lösningen för drabbade resenärer. Trafikverket ser därför inget behov av att komplettera avvikelsemeddelandet enligt MTRs förslag.

- *Blanketten tillhandahålls av Trafikverket. I det fall som blanketten inte används skickas likvärdigt innehåll per mail.*

Justering av fotnot för att specificera vilka andra "kanaler" som lösningsförslaget kan skickas in via enligt inspel från MTR.

- *Ordet "tillgodoses" byts ut mot "tillhandahålls" enligt inspel från MTR.*

På vems tillstånd* sker röjning?

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande tåget kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker transporten på det röjda järnvägsföretagets tillstånd. *Se 2.2.3

När det gäller vems trafiktillstånd som transporten vid röjning sker på så låter det här mycket underligt. Jag konsulterade därför Lars Näslund på vår säkerhetsavdelning. Han delade min uppfattning att det låter det märkligt att ett annat järnvägsföretag flyttar vårt fordon med deras fordon och deras förare men vårt trafikeringsavtal gäller. Om vårt trafikeringsstillstånd ska gälla är det också vårt säkerhetsstyrningssystem som gäller – hur kontrollerar vi att denne förare har rätt behörigheter och gjort sina hälsokontroller? **Här protesterar vi mot föreslagen ändring.**

Trafikverkets kommentar

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker färden på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

”Tåget” har ersatts med ”Fordonssättet” och ”Transport” har ersatts med ”Färden” i avvikelsemeddelandet för att ge korrekt innebörd enligt TTJ. Ingen ytterligare förändring har gjorts, vilket förklaras nedan.

Röjning av hjälpbehövande fordonssätt kan ske på följande tre sätt:

- 4. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av Trafikverkets röjningslok*
- 5. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av annat järnvägsföretag på order från Trafikverket*
- 6. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjer sig självt, med stöd av åtagande avseende egna resurser eller med stöd av avtal tecknat med annat järnvägsföretag, efter godkännande av Trafikverket*

Tillstånds- och ansvarsfördelningen tillämpas i samtliga av ovannämnda fall. Det är dock viktigt att hålla isär frågorna om tillstånd och ansvar. ”Tillstånd” avser att järnvägsföretaget ska ha licens och säkerhetsintyg, enligt 3 kapitlet 2 och 3 §§ järnvägslagen. ”Ansvar” rör ersättningsfrågor för skador som kan uppstå i samband med röjningen. Ansvarsfrågorna regleras i JNB.

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats gäller följande:

- *Tillstånd: Färden sker med stöd av hjälpbehövande järnvägsföretags tillstånd på grund av:*
 - *Den fortsatta färden under röjning sker antingen som tågfärd (med hjälpfordon) eller som spärrfärd. Fortsatt tågfärd beskrivs i TTJ modul 8H, avsnitt 4.14. Föraren av tåget är fortsatt ansvarig för färden, då det inte beskrivs i TTJ att någon annan övertar ansvaret för den fortsatta färden. Om den fortsatta färden sker som spärrfärd, tillämpas TTJ modul 9H, avsnitt 5.15. Vid sådan färd ansvarar tillsyningsmannen för trafiksäkerheten och genomförandet av färden. Det är också tillsyningsmannen som har kontakt med*



tågklararen. Föraren (den som ansvarar för manövreringen av drivfordonet, se definitionerna i TTJ) ansvarar för att framföra spärrfärdssättet.

- *Enligt modul 9 H, avsnitt 1.2, är det "järnvägsföretaget" som ska utse en tillsyningsman. I en röjningssituation är den mest rimliga tolkningen att det är det hjälpbehövande järnvägsföretaget som avses med "järnvägsföretag" i denna skrivning. Av det ovan nämnda är slutsatsen att det hjälpbehövande järnvägsföretaget är fortsatt ansvarigt för fordonssättet och för färden under röjningen.*
- *Hjälpbehövande järnvägsföretag vet också förutsättningarna för att förflytta sina fordon (löpduglighet, resande, specialtransporter, farligt gods etc.).*
- *Ansvarsfördelning:*
 - *Hjälpbehövande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Röjande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Respektive part ansvarar för sina fordon.*
 - *I det fall Trafikverkets röjningslok används ansvarar Trafikverket för att leverantören uppfyller Transportstyrelsens krav gällande att deras fordon är löpdugliga, att föraren innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall Trafikverket beordrar annat järnvägsföretag att röja ansvarar detta företag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall ett järnvägsföretag röjer sig självt eller anlitar annat järnvägsföretag enligt avtal, ansvarar respektive järnvägsföretag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*

Ovanstående tydliggörande av tillstånds- och ansvarsfördelning har förankrats med BTO, järnvägsföretag som medverkat i Projekt Evakuering och röjnings Pilot samt att information med samma innehåll lämnats på hearing, där branschen bjöds in. Bedömningen i tillståndsfrågan har stämts av vid möte med Transportstyrelsen.

SJ AB

SJ har en kommentar på de sista raderna i bifogad fil

"beslut_om_samradsunderlag_avvikelsemeddelande_2_jnb_2020":

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande tåget kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker transporten på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

Det kan förfalla vara en naturlig lösning att det hjälpbehövande (det röjda) järnvägsföretaget tar tillståndsansvaret för den delen av röjningsinsatsen. Det finns dock ett antal frågor kring detta som

behöver belysas och där vi undrar om det tagits fram en konsekvensanalys och riskbedömning. Vidare torde ett samråd behövas med Transportstyrelsen då detta berör lagstiftning och rimliga tolkningar av denna. En enklare lösning vore att det röjande järnvägsföretaget även hade tillståndsansvaret för undanförandet av hjälpbehövande fordonssätt (röjningen).

Om det hjälpbehövande järnvägsföretaget ska vara formellt järnvägsföretag vid den bortförande delen av röjningen uppstår frågetecken kring

- Lokförarlagstiftningens krav på behörighet och kompletterande intyg för den förare som formellt ansvarar för tågfärden/spärrfärden då denne inte nödvändigtvis har berörd fordonstyp i sitt KI, dvs saknar behörighet för detta. Vissa JF har förvisso löst den frågan pragmatiskt, men i händelse av en olycka med påföljande rättslig prövning kan detta bli besvärligt.
- Om det hjälpbehövande (det röjda) järnvägsföretaget ändå anses kunna ta ansvaret som JF för röjningen utgör röjningsföretagets lokpersonal, (som måste manövrera hjälploket) personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten som ansvarigt JF ska ha kompetensstyrning och behörighetskontroll över. Det innebär att röjningsföretaget behöver till järnvägsföretaget delge hälso- och behörighetshandlingar. Även här tillämpas idag praktiska lösningar, men vid en olycka skulle detta kunna bli problematiskt.

Vi ser fram emot Trafikverkets ställningstagande och råd i dessa frågor.

Trafikverkets kommentar

Ny skrivning enligt följande (ny formulering är understruken): Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats, sker färden på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

"Tåget" har ersatts med "Fordonssättet" och "Transport" har ersatts med "Färden" i avvikelsemeddelandet för att ge korrekt innebörd enligt TTJ. Ingen ytterligare förändring har gjorts, vilket förklaras nedan.

Röjning av hjälpbehövande fordonssätt kan ske på följande tre sätt:

- 7. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av Trafikverkets röjningslok*
- 8. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjs av annat järnvägsföretag på order från Trafikverket*
- 9. Hjälpbehövande järnvägsföretag röjer sig självt, med stöd av åtagande avseende egna resurser eller med stöd av avtal tecknat med annat järnvägsföretag, efter godkännande av Trafikverket*

Tillstånds- och ansvarsfördelningen tillämpas i samtliga av ovannämnda fall. Det är dock viktigt att hålla isär frågorna om tillstånd och ansvar. "Tillstånd" avser att järnvägsföretaget ska ha licens och säkerhetsintyg, enligt 3 kapitlet 2 och 3 §§ järnvägslagen. "Ansvar" rör ersättningsfrågor för skador som kan uppstå i samband med röjningen. Ansvarsfrågorna regleras i JNB.

Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på av Trafikverket anvisad plats gäller följande:

- *Tillstånd: Färden sker med stöd av hjälpbehövande järnvägsföretags tillstånd på grund av:*
 - *Den fortsatta färden under röjning sker antingen som tågfärd (med hjälpfordon) eller som spärrfärd. Fortsatt tågfärd beskrivs i TTJ modul 8H, avsnitt 4.14. Föraren av tåget är fortsatt ansvarig för färden, då det inte beskrivs i TTJ att någon annan övertar ansvaret för den fortsatta färden. Om den fortsatta färden sker som spärrfärd, tillämpas TTJ modul 9H, avsnitt 5.15. Vid sådan färd ansvarar tillsyningsmannen för trafiksäkerheten och genomförandet av färden. Det är också tillsyningsmannen som har kontakt med tågklararen. Föraren (den som ansvarar för manövreringen av drivfordonet, se definitionerna i TTJ) ansvarar för att framföra spärrfärdssättet.*
 - *Enligt modul 9 H, avsnitt 1.2, är det "järnvägsföretaget" som ska utse en tillsyningsman. I en röjningssituation är den mest rimliga tolkningen att det är det hjälpbehövande järnvägsföretaget som avses med "järnvägsföretag" i denna skrivning. Av det ovan nämnda är slutsatsen att det hjälpbehövande järnvägsföretaget är fortsatt ansvarigt för fordonssättet och för färden under röjningen.*
 - *Hjälpbehövande järnvägsföretag vet också förutsättningarna för att förflytta sina fordon (löpduglighet, resande, specialtransporter, farligt gods etc.).*
- *Ansvarsfördelning:*
 - *Hjälpbehövande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Röjande järnvägsföretag har alltid Trafikverket som motpart.*
 - *Respektive part ansvarar för sina fordon.*
 - *I det fall Trafikverkets röjningslok används ansvarar Trafikverket för att leverantören uppfyller Transportstyrelsens krav gällande att deras fordon är löpdugliga, att föraren innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall Trafikverket beordrar annat järnvägsföretag att röja ansvarar detta företag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*
 - *I det fall ett järnvägsföretag röjer sig självt eller anlitar annat järnvägsföretag enligt avtal, ansvarar respektive järnvägsföretag för att deras fordon är löpdugliga samt att deras förare innehar lokförarkörkort samt giltigt kompletterande intyg.*

Ovanstående tydliggörande av tillstånds- och ansvarsfördelning har förankrats med BTO, järnvägsföretag som medverkat i Projekt Evakuering och röjnings Pilot samt att information med samma innehåll lämnats på hearing, där branschen bjöds in. Bedömningen i tillståndsfrågan har stämts av vid möte med Transportstyrelsen.