

Ärendenummer  
TRV 2015/52378

## REDOVISNING

Beslutat av  
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum  
2016-06-13



Sidor  
1 (14)

Diariet  
Sändlista

### **Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2017**

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 och Trafikverkets respons på dessa.

e.u.

Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik Affärsutveckling

## SÄNDLISTA

AB Östgötatrafiken  
A-Train AB  
Green Cargo AB  
MTR Nordic AB  
Stockholms läns landsting  
Tågkompaniet  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemiddelände 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 .....	1
Allmänt .....	4
Yttrande från AB ÖstgötaTrafiken .....	4
Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår .....	4
Yttrande från Green Cargo .....	4
Yttrande från MTR Nordic AB.....	4
Yttrande från Stockholms läns landsting.....	4
Trafikverkets kommentar: .....	5
Bilaga 3 B – Planerade större barnarbeten .....	5
Yttrande från Green Cargo .....	5
Trafikverkets kommentar: .....	5
Bilaga 3.E – Banstandarddata.....	5
Yttrande från Green Cargo .....	5
Bilaga 7 A Föreskrifter .....	6
TDOK 2016:0193 - Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R.....	6
Allmänt om dokumentet .....	6
Yttrande från A-Train AB .....	6
Trafikverkets kommentar: .....	7
Yttrande från Green Cargo .....	7
Trafikverkets kommentar: .....	7
Definitioner och förkortningar .....	7
Yttrande från TKAB.....	7
Trafikverkets kommentar: .....	7
Yttrande från A-Train AB .....	8
Trafikverkets kommentar: .....	8



Nödmeddelande – meddelande som ger besked om brådskande åtgärder.....	8
Yttrande från TKAB.....	8
Trafikverkets kommentar:.....	8
Yttrande från A-Train AB .....	8
Trafikverkets kommentar:.....	8
Registrering av GSM-R telefon .....	8
Yttrande från TKAB.....	9
Trafikverkets kommentar:.....	9
Yttrande från A-Train AB .....	9
Trafikverkets kommentar:.....	9
Hantering av problem med GSM-R telefon eller nät under tågfärd/spärrfärd.....	9
Yttrande från TKAB.....	10
Trafikverkets kommentar:.....	10
Yttrande från A-Train AB .....	10
Trafikverkets kommentar:.....	11
Hantering av problem med GSM-R telefon vid annan trafikverksamhet.....	11
Yttrande från TKAB.....	11
Yttrande från A-Train AB .....	11
Trafikverkets kommentar:.....	11
Val av GSM-R nät vid passage av landsgräns .....	11
Yttrande från TKAB.....	11
Yttrande från A-Train AB .....	12
Trafikverkets kommentar:.....	12
Nödanrop.....	12
Yttrande från TKAB.....	12
Trafikverkets kommentar:.....	12
Åtgärder i händelse av nödanrop.....	12
Yttrande från TKAB.....	13
Yttrande från A-Train AB .....	13
Trafikverkets kommentar:.....	13
Åtgärder när förare initierat nödanrop.....	13
Yttrande från TKAB.....	13
Yttrande från A-Train AB .....	13
Trafikverkets kommentar:.....	13
Åtgärder när tågklarare initierat nödanrop .....	13
Yttrande från TKAB.....	14
Yttrande från A-Train AB .....	14
Trafikverkets kommentar:.....	14

## Allmänt

### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

AB ÖstgötaTrafiken har dags dato tagit del av / läst samrådsunderlaget och har inget att invända mot eller tillägga till detta.

## Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Spånga spår 2:

Får ej rivas förrän efter v 27. Överenskommelse finns om trafik på enkelspår med möten i Spånga spår 2 under vecka 27.

Sundbyberg spår 7-13:

Ersättningsspår för lossning av fliståg erfordras innan rivning

Sundbyber lastkajer spår 12-13:

Ersättningskajer erfordras för lossning av fliståg innan rivning.

### YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

MTR Nordic AB har inga övergripande synpunkter till samrådsunderlaget om ändringarna i Järnvägsnätsbeskrivning 2016 och Järnvägsnätsbeskrivning 2017.

Vi har dock en fråga att ta i beaktande angående rivningen av spår 2 i Spånga. I Spånga rivs spår 2, vid Citybanans inkoppling 4 juli 2017, vilket medför att det inte finns spår för uppställning av trasiga tågsätt, förbigång eller tågmöten vid enkelspårsdrift efter detta datum. Veckorna precis innan borttagandet råder enkelspår förbi Spånga.

MTR undrar om det är planerat att vara enkelspårsdrift förbi Spånga vid fler tillfällen under det fortsatta arbetet med Mäljarbanan? Om så är fallet kan spår 2 med fördel vara kvar.

### YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Här är Trafikförvaltningens åsikter i samrådet JNB 2016 och JNB 2017 (SL 2014-2387):

- Spånga: Spår 2 bör absolut inte slopas som huvudspår förrän tidigast 2017-07-08 (p g a enkelspårsdriften i PSB 198021)
- Sundbyberg: Om möjligt bör slopningen av spåren i Sundbyberg anpassas till tågplaneskiftet i december.

*Trafikverkets kommentar:*

- Spår 2 kommer att rivas tidigast i samband med totalavstängningen som startar kl. 22.30, 2017-07-07.
- Tidpunkten för slopningen på Sundbyberg bangård senareläggs och kommer att ske tidigast våren 2018.

## Bilaga 3 B – Planerade större barnarbeten

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Samtliga angivna PSB ska ritas om i plan av Trafikverket eftersom Green Cargo ansökt utefter original utgåvan.

*Trafikverkets kommentar:*

De ansökningar som är anpassade efter de i JNB angivna PSB ska anpassas i tågplanen.

## Bilaga 3.E – Banstandarddata

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Inga, endast en begreppsändring.



## Bilaga 7 A Föreskrifter

Bilagan uppdateras med TDOK 2016:0193 Trafiksäkerhets-bestämmelser vid användning av GSM-R som ersätter TDOK 2015:0112 Trafiksäkerhetskrav vid användning av GSM-R telefon

## TDOK 2016:0193 - Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R

### Allmänt om dokumentet

#### *Trafikverkets kommentar:*

Många kommentarer rörande TDOK 2016:0193 kan kopplas till Trafikverkets kommande arbete, vilka vi tacksamt tar till oss.

### YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

A-Train AB anser att dokument 2016:0193 "Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R" inte kan införas som gällande för järnvägsföretagen. Skälet till detta är flera och viktiga.

Dokumentet ifråga innehåller flertalet felaktigheter och otydligheter och oklarheter av sådan dignitet att det inte kan göras gällande mot järnvägsföretagen då detta skulle få negativa konsekvenser för järnvägsdriften inklusive samordningen mellan trafikledningsfunktionen och järnvägsföretagen.

A-Train AB anser att en arbetsgrupp måste tillsättas med deltagande av representanter för järnvägsföretagen (förslagsvis representerande Branschföreningen Tågoperatörerna likt många övriga dokument hanteras) och som ges uppdraget att utarbeta en ny version av dokumentet och stämma av dess innehåll med Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TTJ.

A-Train AB vill vidare anföra följande:

- I FRI-samarbetet (Trafikverkets Forum för hantering av gemensamma risker) har järnvägsföretagen upprepade gånger tagit upp det angelägna behovet av en bättre styrning av nödmeddelande med funktionen nödanrop (hittills: funktionen järnvägsnödanrop), samt behovet av styrda och regelbundet återkommande övningar av nödanrop. Dessa behov är inte alls tillvaratagna i TDOK 2016:0193. Det som skrivs i TDOK 2016:0193 om nödanrop är ofullständigt och otydligt.
- TDOK 2016:0193 är inte avstämd mot reglerna i TTJ modul 4. TDOK 2016:0193 använder på många ställen en terminologi som inte stämmer med den i TTJ. Detta är synnerligen olyckligt och i sig ensamt ett skäl till varför dokumentet ifråga ej kan göras gällande.
- I TDOK 2016:0193 finns "insmuget" följande formulering: "Tåget får inte ges körtillstånd om GSM-R systemet [sic] inte fungerar."
  - Det är oklart vad som menas med "inte fungerar": Fel på fordonet? Fel på markutrustningen lokalt, t.ex. en basstation? Fel på markutrustningen totalt? Det är stor risk för att den svepande formuleringen leder till mycket olika tolkning, både hos trafikledningen och hos järnvägsföretagen.
  - I förhållande till hittillsvarande reglering i BVF 925/TDOK 2015:0112 är denna inskränkning omfattande och plötslig. Även om det är angeläget att reglera vad som ska

gälla när GSM-R-systemet helt eller delvis inte fungerar (vilket järnvägsföretagen har fört fram i FRI), måste en sådan regel stämmas av och diskuteras detaljerat med järnvägsföretagen (Branschföreningen Tågoperatörerna) innan den införs. Järnvägsföretagen måste ges tid att anpassa sig till vad en ny regel kan komma att innebära.

Bifogat finns en fil där vi har fört in ett antal Word-granskningskommentarer. De ska dock inte ses som våra enda invändningar mot dokumentet då detta, likt tidigare nämnt, måste granskas av en partsgemensam arbetsgrupp.

*Trafikverkets kommentar:*

Se Trafikverkets kommentarer nedan i dokumentet.

## YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo accepterar inte föreslagen TDOK 2016:0193 Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R enligt förslaget. Frågan bör återföras till FRI för samråd.

*Trafikverkets kommentar:*

Att det här är säkerhetskrav som Transportstyrelsen har ålagt Trafikverket att reglera. När man senare ska utarbeta rutiner med utgångspunkt från trafiksäkerhetsbestämmelserna kan detta med fördel samrådats i FRI.

## Definitioner och förkortningar

Nödanrop – högprioriterat anrop som används för att sända nödmeddelande.

## YTTRANDE FRÅN TKAB

Benämns som brådskande i förklaring för Nödmeddelande.

*Trafikverkets kommentar:*

Själva nödmeddelandet är brådskande, vilket medför att nödanropet blir högprioriterat.

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Det bör förklaras bättre att "nödanrop" avser en teknisk funktion i systemet, till skillnad från "nödmeddelande" som är själva meddelandet vid ett nödanrop.

Bör vara: högprioriterat gruppanrop

### *Trafikverkets kommentar:*

Läser man de två definitionerna tillsammans, så framgår skillnaden. Kommenter lämnas utan åtgärd.

## Nödmeddelande – meddelande som ger besked om brådskande åtgärder.

## YTTRANDE FRÅN TKAB

En något tunn beskrivning om man jämför med TTJ.

### *Trafikverkets kommentar:*

Detta dokument beskriver trafiksäkerhetskraven för GSM, det ersätter inte TTJ på något sätt. Kommentaren lämnas utan åtgärd.

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Bör bättre stämma överens med reglerna i TTJ modul 4.

### *Trafikverkets kommentar:*

Definitionen stämmer väl överens med texten i kapitel 2 i TTJ Modul 4. Kommentaren lämnas utan åtgärd.

## Registrering av GSM-R telefon

Handhavande då funktionsnummer inte kan registreras

### HANTERING VID FEL PÅ GSM-R SYSTEMET I SAMBAND MED FÄRDIGSTÄLLANDE AV TÅG

När det inte är möjligt att registrera funktionsnummer ska föraren meddela detta till tågklareraren. Tåget får inte ges körtillstånd om GSM-R systemet inte fungerar.



## YTTRANDE FRÅN TKAB

Fråga 1:

Gäller restriktionen "Tåget får inte ges körtillstånd" vid all färdigställande av tåg? Eller är den kopplad till undantaget att tåg med felaktig telefon får fortsätta längst till en plats där telefonen kan repareras?

Ett tåg kan färdigställas på en plats som inte har en verkstad. Ska järnvägsföretagen ha egna regler för hur långt ett tåg med felaktig GSM-R får gå. Som tillexempel regler för ATC.

Fråga 2:

Vad menas med systemet? Är det fordonets system, eller är det systemet totalt?

*Trafikverkets kommentar:*

Svar 1:

Är systemet ur funktion, det kan bero på fordonsfel, fel i banutrustning eller något annat fel, då får inte tåget ges körtillstånd. Meningen är tydlig och kommentaren lämnas utan åtgärd.

Svar 2:

Det avses systemet totalt

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Väldigt oklart vad som menas. "Inte fungerar", var då? Fel på fordonet? Fel i banutrustningen lokalt? Fel på banutrustningen totalt? Måste klaras upp.

*Trafikverkets kommentar:*

Är systemet ur funktion, det kan bero på fordonsfel, fel i banutrustning eller något annat fel, då får inte tåget ges körtillstånd. Meningen är tydlig och kommentaren lämnas utan åtgärd.

## Hantering av problem med GSM-R telefon eller nät under tågfärd/spärrfärd

När text visas att nät inte är tillgängligt ska föraren informera tågklararen om situationen så snart som möjligt.



Föraren ska sedan följa instruktionerna från tågklareraren avseende fortsatt färd.

Ett tåg som saknar kontakt med GSM-R nät får fortsätta tågfärden om annan form av kommunikation med tågklareraren är möjlig.

När föraren konstaterar att GSM-R telefon är felaktig ska detta meddelas till tågklareraren. Tåget med felaktig telefon får fortsätta längst till en plats där telefonen kan repareras eller fordonet bytas ut, under förutsättning att föraren och tågklareraren kan kommunicera genom annan talkommunikation.

### YTTRANDE FRÅN TKAB

Fråga 1:

"följa instruktionerna från tågklareraren avseende fortsatt färd" - Vad kan det här innebära? Är det olika förutsättningar beroende på vilket system man kör på (H, M, E)?

Fråga 2:

"under förutsättningar att" - Vad gäller om förutsättningen inte uppfylls?

Fråga 3:

"talkommunikation" - I första meningen i stycket står det "annan form av kommunikation".

#### *Trafikverkets kommentar:*

Svar 1:

Rutiner hur detta ska gå till måste regleras i annat dokument, eftersom det gäller Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning. Här beskrivs enbart trafiksäkerhetskraven.

Svar 2:

Kan inte fordon och tågklarerare kommunicera med varandra får inte tåget fortsätta.

Svar 3:

Tågklarerare kommunicerar idag via tal, om det förändras i framtiden får stycket omformuleras.

### YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Fråga 1:

Vilka instruktioner kan vara aktuella? Järnvägsföretagen bör få veta det.

Fråga 2:

"under förutsättning" – Vad gäller i annat fall?

*Trafikverkets kommentar:*

Svar 1:

Dessa instruktioner behandlas inte i detta dokument.

Svar 2:

Tågföraren får inte fortsätta. Man måste kunna kommunicera med tågklarerare.

## Hantering av problem med GSM-R telefon vid annan trafikverksamhet

Då GSM-R telefon slutat fungera under pågående verksamhet kan annan telefon användas, under förutsättning att tågklareraren underrättas om detta. Tågklareraren ska meddela detta telefonnummer till övriga berörda lokaltågklarerare/fjärrtågklarerare och eldriftingenjör.

### YTTRANDE FRÅN TKAB

"annan trafikverksamhet" – Och det är?

### YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

"annan trafikverksamhet" – Annan än vad då?

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverksamheterna är växling, tågford, spärrford, A-skydd, E-skydd, L-skydd,

D-skydd och S-skydd. Detta avsnitt avser övriga trafikverksamheter förutom tågford och spärrford.

## Val av GSM-R nät vid passage av landsgräns

När föraren via linjebok eller GSM-R tavla uppmanas att byta GSM-R nät, ska detta göras om inte föraren är upptagen i ett nödanrop.

### YTTRANDE FRÅN TKAB

"GSM-R tavla" – En för mig obekant tavla. Bör finnas med i TTJ!

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

"GSM-R tavla" – Vad är det för tavla? Finns inte i TTJ eller annat dokument som gäller för järnvägsföretagen.

### *Trafikverkets kommentar:*

Det finns en överenskommelse mellan Norge-Sverige-Danmark om att använda sig av GSM-R-tavlor när det är dags att byta nät. Roaming är inte tillåtet. Finns inte tavlor ska uppgiften ligga i linjeboken.

## Nödanrop

Nödanrop är en högprioriterad anropsform där fler kan delta, men bara en tala/höras i taget (med undantag av inblandad tågklarerare som alltid har möjligheten att tala/höras).

## YTTRANDE FRÅN TKAB

Stycket känns som en upprepning av definitionen.

### *Trafikverkets kommentar:*

Kommentaren lämnas utan åtgärd.

## Åtgärder i händelse av nödanrop

Då en nödsituation uppstår ska nödanrop används för att varna förare/tillsyningsman och tågklarerare.

Vid mottagandet av ett nödanrop, ska föraren/tillsyningsman anta att en farlig situation uppstått och ska då vidta alla nödvändiga åtgärder för att undvika eller minska effekterna av denna situation.

När en förare tar emot nödanrop ska denne:

– Omedelbart sänka hastigheten på tåget till hastighet för körning på sikt och köra på sikt om inget annat instrueras av tågklareraren.

– Följa anvisningar från tågklareraren.

Förare som har beordrats att stanna, får inte åter starta färden utan att ha erhållit muntligt körtillstånd från tågklareraren. Övriga förare ska fortsätta att köra på sikt till dess tågklareraren informerar dem om att köra på sikt inte längre är nödvändigt.

## YTTRANDE FRÅN TKAB

Reglerna finns i TTJ, kan innebära att det redigeras i TTJ och det här dokumentet inte uppdateras. Samt att terminologin inte är lika som i TTJ.

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

"används" – användas!

### *Trafikverkets kommentar:*

Tack! Rättning utförs inför nästa version.

## Åtgärder när förare initierat nödanrop

Efter att nödanrop initieras inväntas svar från tågklararen varefter initiatorn anger orsaken till nödanropet. Inblandade parter kan därefter lämna information för att reducera nödläget varefter nödanropet (normalt) avslutas av initiatorn.

## YTTRANDE FRÅN TKAB

Obegripligt och bör finnas i TTJ (i redigerat utförande).

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Detta stycket är ofullständigt och otydligt skrivet, och det harmoniserar inte med TTJ. Regler om hur och i vilken ordning man ska tala bör finnas i TTJ.

### *Trafikverkets kommentar:*

Interna rutiner som finns inom Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning, kan inte hanteras i detta dokument. Kommentaren lämnas utan åtgärd.

## Åtgärder när tågklarare initierat nödanrop

Efter att tågklararen initierat ett nödanrop anger denna orsak till nödanropet. Inblandade parter kan därefter lämna information för att reducera nödläget varefter nödanropet avslutas av tågklararen.

### YTTRANDE FRÅN TKAB

Se föregående kommentar.

### YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Se punkten ovan. Samma princip bör gälla även om nödanrop som initieras av tågklararen.

*Trafikverkets kommentar:*

Se ovan. Interna rutiner som finns inom Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning, kan inte hanteras i detta dokument.