

Ärendenummer
TRV 2021/114526

Dokumentdatum
2024-09-25

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Mottagare
trafikverket.se

Kopia till
Diariet

Redovisning av samrådssvar, avvikelsemeddelande 9 Järnvägsnätsbeskrivning 2024

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet om avvikelsemeddelande 9 Järnvägsnätsbeskrivning 2024.

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Synpunkter om avvikelsemeddelande 9 Järnvägsnätsbeskrivning 2024

Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktioner **Hector Rail**

”Järnvägstunneln Citytunneln får endast trafikeras av eldrivna tåg för persontrafik. Godståg, sovvagnståg och förbränningsmotordrivna tåg för persontrafik får endast trafikera anläggningen i undantagsfall och efter särskild dispens. Fordon som framförs i Citytunneln ska dessutom vara utformad med nödbromsblockering, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller tågförare), interna kommunikationssystem och inredningsmaterial som uppfyller tillämpliga krav på brandsäkerhet (avseende material, ytskikt och beklädnad).”

Hector Rail synpunkt: Formalia. Lokalt kan det finnas en risk att förväxla tågförare med danska togförare (ombordansvarig). Lämpligare att använda begreppet lokförare eller förare av tåg.

Trafikverkets kommentar:

Vi tackar för påpekandet. Begreppet tågförare är ändrat till lokförare.

Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktioner **SJ AB**

”Järnvägstunneln Citytunneln får endast trafikeras av eldrivna tåg för persontrafik. Godståg, sovvagnståg och förbränningsmotordrivna tåg för persontrafik får endast trafikera anläggningen i undantagsfall och efter särskild dispens. Fordon som framförs i Citytunneln ska dessutom vara utformad med nödbromsblockering, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller tågförare), interna kommunikationssystem och inredningsmaterial som uppfyller tillämpliga krav på brandsäkerhet (avseende material, ytskikt och beklädnad).”

I samrådsförandet noterar SJ att det tillkommit en ny skrivning om tunnelrestriktioner för Citytunneln som inte finns med i grundversionen av JNB 2024. I kommentarer till avvikelsemeddelande 9 anger Trafikverket att ”Hela avsnittet 2.4.4 justeras för att ge en tydligare helhetsbild om gällande regler från 2024-05-20”.

SJ delar inte Trafikverkets uppfattning om att detta är ”en justering”. Vår uppfattning är att Trafikverket infört en helt ny begränsning för trafikering av Citytunneln som inte fanns med när JNB för år 2024 fastställdes eller för den delen i avvikelsemeddelande nr 8.

I den tillförda skrivningen kan vi läsa att Citytunneln endast får trafikeras av eldrivna tåg avsedda för persontrafik som dessutom måste vara utformade med nödbromsöverbrygging, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller lokförare), interna kommunikationssystem och inredningsmaterial som uppfyller krav på brandsäkerhet (avseende material, ytskikt och beklädnad). Kraven som Trafikverket ställer motsvarar de krav som redan idag gäller för trafikering av Öresundsförbindelsen och Stora Bältförbindelsen.

SJ finner det anmärkningsvärt att Trafikverket begränsar trafik i Citytunneln för sovvagnståg som uppfyller de krav på utrustning som Trafikverket själva kräver. Trafikverket ombedes redogöra för sina skäl till varför begränsningen införts. Inte minst då samma sovvagnståg får trafikera andra långa tunnlar utan begränsning om de uppfyller kraven enligt ovan. Trafikverket ombedes också att redogöra vad som anses vara undantagsfall och i vilka fall en dispens kan utfärdas.

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket har tagit del av och övervägt samrådssynpunkterna och har beslutat att texten avseende **Citytunneln** inte kommer föras in i JNB 2024.*

Avsnitt 2.4.4 kvarstår i befintlig form, med undantag för tabell 5.9 som ersätter de strecksatser som återfinns i avsnittet. Tabellen medför ingen förändring i sak men ger mer detaljerad information.

Kapitel 2.4.4 Tunnelrestriktioner

Snälltåget AB

Snälltåget AB inkommer härmed med yttranden på Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2024 utifrån de föreslagna ändringar som presenteras i samrådsunderlagen daterade den 28 augusti 2024.

Vi menar att den föreslagna restriktionen för Citytunneln att den endast får trafikeras av sovvagnståg i undantagsfall och efter särskild dispens är oacceptabel och saknar rättslig grund, vilket vi har inkommit med som synpunkt i tidigare samråd. Med denna restriktion innebär det att det inte finns någon alternativ sträcka för sovvagnståg söder om Malmö, om sträckan via Östervärn inte är farbar, då vi förutsätter att ett dispensförfarande inte går att genomföra i det operativa skedet. Även andra persontåg som saknar nödbromsblockering

och/eller brandlarm som inte medför passagerare behöver fortsatt kunna framföras i Citytunneln som tjänstetåg, utan särskild dispens.

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket har tagit del av och övervägt samrådssynpunkterna och har beslutat att texten avseende **Citytunneln** inte kommer föras in i JNB 2024.*

Avsnitt 2.4.4 kvarstår i befintlig form, med undantag för tabell 5.9 som ersätter de strecksatser som återfinns i avsnittet. Tabellen medför ingen förändring i sak men ger mer detaljerad information.

Infranord

JNB kapitel 8 – TRAV-skada eller Entreprenadskada?

För Infranord AB, och övriga berörda järnvägsföretag, finns huvudsakligen två olika avtal att förhålla sig till om en olycka inträffar; dels Trafikeringsavtalet med Trafikverkets allmänna villkor i aktuell JNB, dels Entreprenadkontraktet med allmänna bestämmelser enligt AB 04/ABT 06.

Villkoren för skadehantering skiljer sig åt på mer än ett sätt, men det som skapar svårigheter för järnvägsföretaget är att kunna förutse och agera efter vilket av avtalen som ska tillämpas vid den aktuella händelsen. Detta eftersom det i princip aldrig är aktuellt att tillämpa båda på samma händelse. Anses skadan vara en s k TRAV-skada eller en Entreprenadskada?

Det är huvudsakligen två problem som uppkommer för järnvägsföretaget:

- Möjligheten att vid en Entreprenadskada lika skyndsamt som i en TRAV-skada kunna utreda sakförhållanden om man utpekats vara ansvarig för och skadeståndsskyldig för en uppkommen skada.
- Möjligheten att vid en Entreprenadskada uppfylla försäkringsbolagens krav om skriftligt krav från ägaren till skadad egendom. I entreprenader är det vanligt att parterna enas om att entreprenören ska utföra reparation på egen bekostnad varvid nödvändig dokumentation till försäkringsbolaget ofta saknas.

Urval och för sammanhanget relevanta utdrag av skillnader mellan skadereglering som ”TRAV-skada” eller ”Entreprenadskada”.

JNB Kap 8 och bilaga 8 B	Entreprenadkontrakt AB 04/ ABT 06
--------------------------	-----------------------------------

Ärendenummer
TRV 2021/114526Dokumentdatum
2024-09-25Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

<u>Preskriptionstid</u> Krav med anledning av skada ska framföras till den andra parten snarast och senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) från den tidpunkt då parten tog emot kravet, om det avser krav från tredje man.	<u>Preskriptionstid</u> Anspråk på skadestånd skall framställas skriftligen till motparten, om skadan framträtt under entreprenadtiden, senast tre månader efter dess utgång. (Entreprenadtiden i basunderhållskontrakt är minst 5 år.)
<u>Framställan</u> Skickas per e-post, oftast ca 2 månader efter händelsen, från avsändare ”TRAV-skador@trafikverket.se” till av järnvägsföretaget utsedd mottagare	<u>Framställan</u> Har mottagits muntligen, via URB eller i vissa fall genom notering i byggmötesprotokoll som sällan är tydligt utformade för utomstående läsare

Med respekt för att befintlig terminologi, trots att den emellanåt gör text svårsläst, är nödvändig har vi internt i vår vardag förenklat den så att TRAV-skada uppkommer under tågfärd, spärrfärd eller växling när annat arbete inte utförs av, på eller med hjälp av järnvägsfordonet/maskinen. Det innebär att vi anser att det inte spelar någon roll om sagda tågfärd, spärrfärd eller växling sker inom eller utanför ett entreprenadkontrakts arbetsområde eller inom ett D-skydd.

Omvänt bör då gälla att det alltid är Entreprenadskada om järnvägsfordonet/maskinen används för att utföra arbete, stannat för att planera och påbörja arbete, stannat för att arbete som t ex lossning eller lastning ska ske och även om järnvägsfordonet/maskinen enbart används för att medföljande personal med eller utan utrustning ska inspektera, syna eller utföra ett uppdrag som kräver förflyttning utmed spåret.

Vårt önskemål är att tydliggöra när JNBs villkor ska följas vid skadereglering, och vi föreslår att man gör ett tillägg under lämpligt avsnitt i Bilaga 8B som definierar att ” *JNBs bestämmelser ska tillämpas på samtliga skador som uppkommer under tågfärd, spärrfärd eller växling när arbete inte utförs av, på eller med hjälp av järnvägsfordonet/maskinen som omfattas av ett entreprenadkontrakt.*”

Trafikverkets pågående projekt ”Säkrare Arbeten i spår” är i färd med att ta fram förslag på förändrade, förtydligade och förbättrade regelverk kring arbete med/av spårgående arbetsmaskiner, såväl inom avstängt spår (spårdisposition) som under färd. Nytt regelverk ska skickas på remiss under 2025 och kanske blir frågan om skadereglering tydliggjord.

Infranords bedömning är att frågan om en tydligare gränsdragning mellan TRAV-skada och entreprenadskada kommer att vara lika angelägen då.

Ärendenummer
TRV 2021/114526

Dokumentdatum
2024-09-25

Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Trafikverkets kommentar:

Inkommen synpunkt kan inte anses vara en samrådssynpunkt om avvikelsemeddlande 9 för JNB 2024. Synpunkter av denna karaktär kan lämnas i samband med samråd för järnvägsnätsbeskrivning 2026 som påbörjas 1 oktober.

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/114526, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-09-25, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Beslutat av Anna Ericsson, cTR Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

TMALL 0049 TMALL 0049 Beslut 5.0