

REDOVISNING

2013-04-04

Ärendenr: TRV 2011/11684



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Eva Byander,Ska

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 5, Järnvägsnätsbeskrivning 2013

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 5, Järnvägsnätsbeskrivning 2013 och Trafikverkets respons på dessa.

Kenneth Håkansson
Stf Chef Kundnära tjänster

Sändlista

Green Cargo AB
INAB Infrastruktur i Umeå AB
Kalmar Länstrafik
Skånetrafiken
SJ AB
Svenska Motorvagnsklubben
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemiddelände 5, Järnvägsnätsbeskrivning 2013	1
Sändlista	2
Kapitel 3	3
3.2.3.1 – Större förändringar i infrastrukturen, Yttrande från Kalmar Länstrafik	3
3.2.3.1 – Större förändringar i infrastrukturen, Yttrande från Green Cargo AB	3
Kapitel 4	4
4.2.1.1 – Banarbeten, Yttrande från Green Cargo AB	4
Allmänna avtalsvillkor	4
2 – Föreskrifter beträffande säkerhet, Yttrande från Green Cargo AB.....	4
2 – Föreskrifter beträffande säkerhet, Yttrande från SJ AB	5
2 – Föreskrifter beträffande säkerhet, Yttrande från Green Cargo AB.....	7
Bilagor	8
Bilaga 3.3 – Bevakning av driftplatser, Yttrande från Kalmar Länstrafik.....	8
Bilaga 3.3 – Bevakning av driftplatser, Yttrande från Svenska Motorvagnsklubben	8

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Kapitel 3

3.2.3.1 – STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I INFRASTRUKTUREN, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Kust till kust-banan:

Punkt 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen ny lydelse för Kust till Kustbanan.

I samrådsutgåvan står det att Örsjö ska öppnas för trafik 2013-09-16.

Det är positivt att stationen blir färdigbygg. Enligt Trafikverkets tidigare planer skulle inkoppling av Örsjö ske under helgen vecka 49 i början av december månad.

Vi har inte fått något besked om tidigareläggningen.

Trafikverkets kommentar:

Örsjö kommer att vara färdigbyggt och operativt tas i bruk vecka 41, 2013-10-13.

Den kan då användas som en extra resurs. From vecka 49 kommer den in i Trainplan och då kan man också få med den i trafikplaneringen.

3.2.3.1 – STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I INFRASTRUKTUREN, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Malmbanan:

Malmbanan öppnandet av KIA.

Under v 28-29 måste det finnas kapacitet på KIA då Narviksterminalen är stängd.

Kapacitetsbehovet för Green Cargo är 2 frilastspår och 2 tågspår för för ankommande och avgående tåg. Ytterligare JF behov ej inräknat.

Dessutom har vi behov av att utdragsspåret är klart.

Trafikverkets kommentar:

Vid avstämning med kapacitetstilldelning är detta redan löst och efterfrågad kapacitet kommer finnas tillgänglig i samband med tiden då Narviksterminalen är stängd.

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Kapitel 4

4.2.1.1 – BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Ändras tidpunkten för ett PSB så måste samråd ske.

Trafikverkets kommentar:

Tidigare- eller senareläggning av starttider för PSB görs endast i syfte att minska trafikpåverkan. Rimligtvis sker detta efter sista ansökningsdatum. För ett effektivt nyttjande av järnvägssystemet måste vi kunna göra detta utan samråd.

Allmänna avtalsvillkor

2 – FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE SÄKERHET, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

BVS 1522 ersätter BVF 521.10

Sammanfattningsvis hävdar Green Cargo följande:

BVS 1522 innehåller regler som inte är rimliga att följa och som, om de följs, medför betydande tidsförluster vid växling där lokalomläggning av centralmanövrerade växlar används. Detta är inte acceptabelt anser Green Cargo och avvisar införandet av BVS 1522 i sin nuvarande form. Green Cargo kräver att Trafikverket i nära samarbete med järnvägsföretagen och Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) tar fram ett nytt dokument som kan accepteras av alla parter.

Som bakgrund till vår uppfattning kan vi nämna följande:

Den gamla BVF 521.10 från 1996 är föråldrad och innehåller också regler som inte är rimliga. Dessutom saknar den vissa väsentliga upplysningar. Frågan om behovet av gemensamt arbete för att ersätta BVF 521.10 har vid flera tillfällen varit uppe vid möten mellan BTO:s fokusgrupp Trafiksäkerhet och representanter för Trafikverket, dessvärre utan resultat. I stället har Trafikverket ensidigt och utan något som helst samråd utarbetat BVS 1522, som innehåller ytterligare egendomligheter och orimligheter.

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Några av de egendomligheter och orimligheter som ska gälla enligt BVS 1522:

Innan man använder en lokalställare för att lägga om en lokalfrigiven växel, måste man inspektera växeln och kontrollera att främmande föremål inte finns mellan växeltunga och stödräl, och i förekommande fall inte mellan rörlig korsningsspets och vingräl. (Kommentar: Det kan kräva en lång promenad. Det är svårt att se varför detta krav finns, när ju växeln kan läggas om av tågklararen från ställverket utan någon motsvarande kontroll.)

Sedan växeln är omlagd ska man kontrollera att lokalställarlampan lyser. Trots att den lyser ska man därefter kontrollera att anliggande växeltunga sluter an mot stödrälen samt i förekommande fall kontrollera dels att den rörliga korsningsspetsen sluter an mot vingräl och dels att korsningsspetsen och växeltungorna är lagda för samma tågväg (sic). (Kommentar: En tänd lokalställarlampa ska tekniskt innebära – förutom att växeln är lokalfrigiven – att växeltungor och rörlig korsningsspets är i kontroll i korresponderande läge. Om lokalställaren innebär manövrering av flera objekt, t.ex. två växlar, eller en växel och en spårspärr, ska den tända lampan visa att båda objekten är i kontroll och i korresponderande läge. Det är svårt att förstå varför man inte ska kunna lita på den lokalställarlampan – varför är den då konstruerad som den är? Det är inte rimligt att motivera berörd personal att göra ytterligare en onödig promenad.)

Angelägna anvisningar som borde finnas, men saknas i BVS 1522:

Lokalställarlampans funktion och uppgift. Var lokalställarlampen är placerad i förhållande till växeln eller spårspärren. Hur man vet vilken lokalställare som används för vilken eller vilka växlar eller spårspärrar.

Frågan om hur spårväxlar med rörlig korsningsspets ska märkas ut måste också diskuteras med järnvägsföretagen så att tillräckligt tydlig information når dem som förväntas manövrera växlarna.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar som lämnats till SJ AB

2 – FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE SÄKERHET, YTTRANDE FRÅN SJ AB

BVS 1522 ersätter BVF 521.10

Sammanfattning: BVS 1522 innehåller regler som inte är rimliga att följa och som, om de följs, medför betydande tidsförluster vid växling där lokalomläggning av centralmanövrerade växlar används. Det är inte acceptabelt. SJ avvisar införandet av BVS 1522, och kräver att Trafikverket i nära samarbete med järnvägsföretagen

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

och Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) tar fram ett nytt dokument som kan accepteras av alla parter.

Den tidigare BVF 521.10 innehåller likaså regler som inte är rimliga, och den saknar även vissa väsentliga upplysningar. Frågan om behovet av gemensamt arbete för att ersätta BVF 521.10 har vid flera tillfällen varit uppe vid möten mellan BTO:s fokusgrupp Trafiksäkerhet och representanter för Trafikverket, men det har hittills inte lett till något. I stället har Trafikverket ensidigt utarbetat BVS 1522, som innehåller ytterligare egendomligheter och orimligheter.

Några av de egendomligheter och orimligheter som skall gälla enligt BVS 1522:

- Innan man använder en lokalställare för att lägga om en lokalfrigiven växel, måste man inspektera växeln och kontrollera att främmande föremål inte finns mellan växeltunga och stödräl, och i förekommande fall inte mellan rörlig korsningsspets och vingräl. (Kommentar: Det kan kräva en lång promenad. Det är svårt att se varför detta krav finns, när ju växeln kan läggas om av tågklararen från ställverket utan någon motsvarande kontroll.)
- Sedan växeln är omlagd skall man kontrollera att lokalställarlampan lyser. Trots att den lyser skall man därefter kontrollera att anliggande växeltunga sluter an mot stödrälen samt i förekommande fall kontrollera dels att den rörliga korsningsspetsen sluter an mot vingrälerna och dels att korsningsspetsen och växeltungorna är lagda för samma tågväg. (Kommentar: En tänd lokalställarlampa ska tekniskt innebära – förutom att växeln är lokalfrigiven – att växeltungor och rörlig korsningsspets är i kontroll i korresponderande läge. Om lokalställaren innebär manövrering av flera objekt, t.ex. två växlar, eller en växel och en spårspärr, skall den tända lampan visa att båda objekten är i kontroll och i korresponderande läge. Det är svårt att förstå varför man inte skall kunna lita på den lokalställarlampan – varför är den då konstruerad som den är? Det är inte möjligt att få personalen att göra ytterligare en onödig promenad.)

Angelägna anvisningar som borde finnas, men saknas i BVS 1522:

- Lokalställarlampans funktion och uppgift. Var lokalställarlampan är placerad i förhållande till växeln eller spårspärren. Hur man vet vilken lokalställare som används för vilken eller vilka växlar eller spårspärrar?

SJ förutsätter sammanfattningsvis att BVS 1522 återremitteras och att Trafikverket genomför samråd med järnvägsföretagen och branschföreningen. Frågan om hur spårväxlar med rörlig korsningsspets skall märkas ut måste också diskuteras med järnvägsföretagen så att tillräckligt tydlig information når dem som förväntas manövrera växlarna.

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Trafikverkets kommentar:

Medvetna om att dokumentet har en del brister och av den anledningen kommer en revidering av dokumentet att ske, varefter detta kommer att remissas ånyo.

Beträffande kritiken mot regeln att sedan växeln är omlagd skall man kontrollera att lokalställarlampan lyser, så är tyvärr tekniken inte hundra procentigt säker. Det har framkommit att för ställverk 95 i kombination med spär växlar med rörlig korsningsspets har lokalställaren indikerat att spär växeln är i kontroll trots att växeltunga och korsning inte ligger i korresponderande läge. Till dess att detta är utrett måste en visuell kontroll utföras. För vissa spär växlar har även gjorts separering mellan TKK-krets och lägesgivare i spär växeldrivet. En utredning pågår om huruvida detta ska tillåtas. Fram till dess att utredningen är klar förespråkar vi att visuell kontroll görs även på spär växlar med fast korsningsspets.

2 – FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE SÄKERHET, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

BVF 592.11

7.3.3 I de fall hjulskadedetektor ger utslag skall tågklararen till föraren uppge vilken påkänning detektorn mätt upp.

7.3.7; "Om föraren upptäcker skador på strömavtagare som föraren anser kan skada kontaktledningen vid körning i låg hastighet (långsammare än 100 km/h), får fordonet inte köras vidare med strömavtagare uppfäld. Fordonet skall beaktas som havererat".

Det är två strömavtagare. Om den andra strömavtagaren är u a, d.v.s. felfri, kan vi inte säga att loket är havererat. Dokumentet MÅSTE förtydligas.

Remissyttrande kommer att lämnas enligt nedan:

*Ni inbjuds härmed att lämna remissynpunkter på förslaget till ny BVF 592.11 – Detektorer - Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning och vi ser gärna att vi får era ev. synpunkter per e-post enligt adress nedan, att. Roger Byström, **senast 2013-03-29**.*

Trafikverkets kommentar:

Avsikten med att lägga en icke beslutad föreskrift som bilaga i samrådsunderlaget till avvikelsemeldande 1, JNB 2014 skedde endast i syfte att informera. Den process som föranleder beslutet av föreskriften ligger mycket riktigt utanför hanteringen av Järnvägsnätsbeskrivningen. Det är de textförändringar i JNB som den reviderade föreskriften resulterar i, som är grund för detta samråd.

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Bilagor

BILAGA 3.3 – BEVAKNING AV DRIFTPLATSER, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Kategori D:

Spjutsbygd och Vissefjärda är med i listan för kategori D stationer.

Dessa båda stationer blir fjärrstyrda då banan mellan Emmaboda och Karlskrona öppnas i juni 2013.

Spjutsbygd och Vissefjärda bör alltså ej vara med på listan för stationer kategori D.

Trafikverkets kommentar:

Spjutsbygd och Vissefjärda stryks från kategori D.

BILAGA 3.3 – BEVAKNING AV DRIFTPLATSER, YTTRANDE FRÅN SVENSKA MOTORVAGNSKLUBBEN

Kategori B:

Driftplatsen Skene har i remissutgåvorna strukits ur kategori B Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis. Vi har inte kunnat finna att den förts in under någon annan kategori.

Vårt samrådssvar: Driftplatsen Skene är mycket viktig för trafiken på banan Borås-Varberg. Skene driftplats måste även i fortsättningen vara bevakad stora delar av trafikdygnet för att trafiken på banan ska kunna upprätthållas på ett acceptabelt sätt. De tågmöten (12 stycken per dag) som i befintlig tågplan finns i Skene måste även i framtiden kunna genomföras.

Trafikverkets kommentar:

Driftplatsen Skene kommer att ligga kvar under kategori B.

Kategori D:

Driftplatserna Gunnarn och Kattisavan anges i kategori D Driftplatser som inte lokalbevakas.

2013-04-04
Ärendenr: TRV 2011/11684

Vårt samrådssvar: Det är många år sedan Gunnarn och Kattisavan omklassades till linjeplatser och vi ser i äldre JNB att de under många år felaktigt varit angivna som driftplatser som inte lokalbevakas.

Vårt samrådssvar: Vi föreslår att ni även stryker Gunnarn och Kattisavan ur kategori D eftersom dessa platser inte är några driftplatser.

*Trafikverkets kommentar:
Gunnarn och Kattisavan stryks.*

Driftplatsen Åseda anges i kategori D Driftplatser som inte lokalbevakas.

Vårt samrådssvar: Linjen till Åseda är sedan några år helt borttagen ur linjeboken och Åseda finns därför inte längre kvar som driftplats.

Vårt samrådssvar: Vi föreslår att ni även stryker Åseda ur kategori D eftersom denna plats inte längre är någon driftplats.

*Trafikverkets kommentar:
Även Åseda stryks.*