

# REDOVISNING

2015-04-30

Ärenden: TRV 2013/1565



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Charlotte Högnelid, PLtat

Direkt: 010-123 12 49  
Mobil:

Diariet  
Enligt sändlista

## Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 7, Järnvägsnätsbeskrivning 2015

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 7, Järnvägsnätsbeskrivning 2015 och Trafikverkets respons på dessa.

A handwritten signature in blue ink, reading "Jennica Sjöstedt".

Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik, Affärsutveckling

## Sändlista

AB Östgötatrafiken  
ARRIVA Sverige AB  
Branschföreningen Tågoperatörerna  
CargoNet AS  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S  
Green Cargo AB  
Hector Rail AB  
Kollektivtrafikförvaltningen Västmanland/Trafik & samhällsplanering, Region Örebro län  
LKAB Malmtrafik AB  
Mälardalstrafik MÄLAB AB  
SJ AB  
Svensk kollektivtrafik  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 7,<br>Järnvägsnätsbeskrivning 2015 .....            | 1  |
| Sändlista .....   | 2  |
| Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering .....   | 3  |
| <b>2.7 Godkännandeprocess för fordon</b> .....  | 3  |
| AVSNITT 2.7.1 KOMMUNIKATIONSSYSTEM GSM-R .....  | 3  |
| Yttrande från AB Östgötatrafiken .....  | 3  |
| Yttrande från ARRIVA .....  | 4  |
| Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna .....   | 5  |
| Yttrande från CargoNet AS .....   | 6  |
| Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S .....  | 6  |
| Yttrande från Green Cargo AB .....  | 8  |
| Yttrande från Hector Rail AB .....  | 9  |
| Yttrande från LKAB Malmtrafik AB .....  | 9  |
| Yttrande från SJ AB .....   | 9  |
| Yttrande från Svensk Kollektivtrafik .....  | 11 |
| Kapitel 3 – Infrastruktur .....   | 14 |
| <b>3.4 Trafikrestriktioner</b> .....  | 14 |
| AVSNITT 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR .....  | 14 |
| Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna .....   | 14 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....  | 15 |
| Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen Västmanland/Trafik & samhällsplanering,<br>Region Örebro län ..... | 16 |
| Yttrande från LKAB Malmtrafik AB .....  | 17 |

|   |    |
|---|----|
| Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB..... | 17 |
| Yttrande från SJ AB .....                   | 18 |
| Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet.....   | 19 |
| <b>4.2 Processbeskrivning</b> .....         | 19 |
| AVSNITT 4.2.2 AD HOC-ANSÖKAN.....           | 19 |
| Yttrande från SJ AB .....                   | 19 |

## Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

### 2.7 Godkännandeprocess för fordon

#### AVSNITT 2.7.1 KOMMUNIKATIONSSYSTEM GSM-R

##### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

AB ÖstgötaTrafiken konstaterar att Trafikverket i rubricerade avvikelsemeddelanden föreslår att särskilda skydd för GSM-R telefoni ska installeras.

Förslaget innebär krav på att skydden ska vara installerade på samtliga tågfordon, bl.a. i de som AB ÖstgötaTrafiken äger, senast den 1 juli 2015. Kravet presenteras mindre än fem månader innan det ska vara genomfört vilket AB ÖstgötaTrafiken anser vara en alldeles för kort tid för att utföra denna åtgärd.

ÖstgötaTrafiken konstaterar vidare:

- Den utrustning som Trafikverket specificerar är tillåten att installera på tågfordon först efter 1 juli 2015. Det står helt i motsats till ovanstående krav vilket medför att skydden först får installeras i samma stund som de ska ge effekt. Om kravet fastställs medför det, enligt vår tolkning, att vi inte kan bedriva tågtrafik efter den 1 juli 2015, eftersom säkerheten då sätts ur spel. Det innebär givetvis allvarliga konsekvenser för resandet i vår region.
- Trafikverkets krav i detta fall går utöver järnvägslagens krav för att bedriva tågtrafik. AB Östgötatrafiken förbehåller sig rätten att begära full kostnadsersättning hos Trafikverket för de merkostnader som kravet kommer att innebära.
- Ett antal viktiga detaljfrågor saknar för närvarande svar, som var och av vem skydden ska monteras och vem som kvalitetssäkrar och godkänner monteringen.

Avseende de tekniska krav på skydd för GSM-R som Trafikverket anger förutsätter AB Östgötatrafiken att de säkerställer fungerande kommunikation med GSM-R. I händelse av att störningar förekommer, trots införande av de angivna skydden, måste det bli Post- och Telestyrelsens uppgift att reglera mobil operatörernas villkor på ett sådant sätt att störningar inte förekommer mellan GSM-R och mobil telekommunikation.

AB ÖstgötaTrafiken har samsyn med vår tågoperatör Arriva Sverige AB i denna fråga och begär att Trafikverket omgående vänder sig till Post- och telestyrelsen för att förlänga

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

nuvarande begränsningar i mobiloperatörernas signalstyrkor, samt att Trafikverket ger ut direktiv angående monteringen av skydden.

## YTTRANDE FRÅN ARRIVA

I avvikelsemeddelandena föreslår Trafikverket ny lydelse i JNB som innebär att särskilda skydd för GSM-R ska installeras. Förslagen innebär väsentliga modifieringar av fordonens GSM-R-utrustning som ska vara genomförda till 1 juli 2015. Kraven presenteras mindre än fem månader innan de ska vara genomförda och det saknas en konsekvensutredning.

Arriva Sverige AB\* har konstaterat att om Trafikverket fastställer kraven innebär det att i stort sett all järnvägstrafik som Arriva idag kör i Sverige på Trafikverkets infrastruktur upphör. Det medför ytterst allvarliga konsekvenser för våra uppdragsgivare, resenärer samt företaget Arriva.

Först efter 1 juli 2015 är det tillåtet att installera de frekvensfilter Trafikverket specificerar. De krav Trafikverket ställer på GSM-R-utrustning i järnvägsfordon (CABradio och EDOR) är inte tillåtna utan strider mot EU:s regler om interoperabilitet i det europeiska järnvägsnätet. I Sverige ska Trafikverket tillhandahålla en infrastruktur så att kommunikation med GSM-R är säker och har tillräcklig tillgänglighet med utrustning som uppfyller den europeiska standarden. Detta klargörs i utlåtanden från såväl Transportstyrelsen som Europeiska Järnvägsbyrån ERA4. Den GSM-R utrustning som Arriva idag använder i vår trafik uppfyller den gällande europeiska standarden.

Trafikverket råder inte över de beslut om frekvenstilldelning som orsakar störningarna i GSM-R, men Arriva begär att Trafikverket utan dröjsmål vänder sig till Post- och telestyrelsen för att förlänga nuvarande begränsningar i mobiloperatörernas signalstyrkor. Förlängningen måste ske till den tidpunkt tekniska lösningar finns utprovade inklusive att tillräcklig tid medges för att installation av skydd kan ske på de Arriva använder.

Trafikverkets krav går utöver järnvägslagens krav för att bedriva trafik. Det kommer att medföra kostnader och besvär för Arriva. Vi reserverar sig rätten att begära full kostnadsersättning för de besvär det innebär. Trafikverkets ändringsmeddelande åtföljs inte av en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (SFS 2007:1244). Avseende de tekniska krav på skydd för GSM-R som Trafikverket anger förutsätter Arriva att de säkerställer fungerande kommunikation med GSM-R. I händelse av att störningar förekommer, trots införande av de angivna skydden, måste det bli Post- och telestyrelsens uppgift att reglera mobiloperatörernas villkor på ett sådant sätt att störningar inte förekommer mellan GSM-R och mobil telekommunikation. Vi ber Trafikverket samråda med Post- och telestyrelsen och bekräfta detta

\*Arriva Sverige avser i detta brev även den trafik som körs av dotterbolaget Botnietåg AB

## YTTRANDE FRÅN BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA

I avvikelsemeddelandena föreslår Trafikverket ny lydelse i JNB som innebär att särskilda skydd för GSM-R ska installeras. Förslagen innebär väsentliga modifieringar av fordonens GSM-R-utrustning som ska vara genomförda till 1 juli 2015. Kraven presenteras mindre än fem månader innan de ska vara genomförda och det saknas en konsekvensutredning.

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) konstaterar att:

- Om Trafikverket fastställer kraven innebär det att i stort sett all järnvägstrafik i Sverige, inklusive gränsöverskridande trafik, upphör. Det medför ytterst allvarliga konsekvenser för samhällets trafikförsörjning och ekonomi.
- Ändringen strider mot järnvägslagens krav på interoperabilitet.
- Först efter 1 juli 2015 är det tillåtet att installera de frekvensfilter Trafikverket specificerar.

De krav Trafikverket ställer på GSM-R-utrustning i järnvägsfordon (CAB-radio och EDOR) är inte tillåtna utan strider mot EU:s regler om interoperabilitet i det europeiska järnvägsnätet<sup>1</sup>. I Sverige ska Trafikverket tillhandahålla en infrastruktur så att kommunikation med GSM-R är säker och har tillräcklig tillgänglighet med utrustning som uppfyller den europeiska standarden<sup>2</sup>. Detta klargörs i utlåtanden från såväl Transportstyrelsen<sup>3</sup> som Europeiska Järnvägsbyrån ERA<sup>4</sup>. Den GSM-R-utrustning som BTO:s medlemmar idag använder uppfyller den gällande europeiska standarden.

Trafikverket råder inte över de beslut om frekvenstilldelning som orsakar störningarna i GSM-R, men BTO begär att Trafikverket utan dröjsmål vänder sig till Post- och telestyrelsen för att förlänga nuvarande begränsningar i mobiloperatörernas signalstyrkor<sup>5</sup>. Förlängningen måste ske till den tidpunkt tekniska lösningar finns utprovade inklusive att tillräcklig tid medges för att installation av skydd kan ske på de fordon BTO:s medlemmar använder. Avseende tidsaspekten pågår gemensamt arbete tillsammans med berörda operatörer och myndigheter under ledning av Näringsdepartementet. I detta arbete ingår att bedöma tidsaspekten på att införa skydd. Utifrån pågående arbete konstateras dock att det över huvud taget inte finns tekniska förutsättningar att införa de skydd som Trafikverket specificerar till 1 juli 2015.

Trafikverkets krav går utöver järnvägslagens krav för att bedriva trafik. Det kommer att medföra kostnader och besvär för BTO:s medlemmar. Medlemmarna reserverar sig rätten att begära full kostnadsersättning för de besvär det innebär.

Trafikverkets ändringsmeddelande åtföljs inte av en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (SFS 2007:1244). Särskilt

---

<sup>1</sup> Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (driftskompatibilitetsdirektivet) får en medlemsstat inte förbjuda, begränsa eller förhindra drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven.

<sup>2</sup> TSI CCS och EIRINE

<sup>3</sup> Ref Transportstyrelsens bedömningar och ställningstaganden gällande samexistens mellan GSM-R och 4G, TSJ 2013-2408, 2015-02-10

<sup>4</sup> Ref European Railway Agency, The Agency's Opinion no. ERA/OPI/2014-9 concerning a Request for Technical Opinion – CCS TSI – Sweden, 23 jan 2015

<sup>5</sup> PTS beslut nr 11-5602, 11-5603, 11-5604, 11-5605, 11-5606

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

gällande motsättningen mellan ändringen och de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU inklusive följderna för den gränsöverskridande trafiken till Norge, Danmark och Tyskland. Transportstyrelsen samverkar för närvarande med de nationella tillsynsmyndigheterna i Norge, Danmark och Tyskland<sup>6</sup> angående hur de föreslagna skydden ska hanteras vid gränsöverskridande trafik. Resultat från detta arbete finns ännu inte framme. Medlemmarnas ersättningskrav gäller även de merkostnader som tillkommer för att fortsätta bedriva gränsöverskridande trafik.

Avseende de tekniska krav på skydd för GSM-R som Trafikverket anger förutsätter BTO att de säkerställer fungerande kommunikation med GSM-R. I händelse av att störningar förekommer, trots införande av de angivna skydden, måste det bli Post- och telestyrelsens uppgift att reglera mobiloperatörernas villkor på ett sådant sätt att störningar inte förekommer mellan GSM-R och mobil telekommunikation. Vi ber Trafikverket samråda med Post- och telestyrelsen och bekräfta detta.

#### **YTTRANDE FRÅN CARGONET AS**

I avvikelsemeddelande foreslår Trafikverket nye krav i JNB som innebærer at særskilte filter for GSM-R skal installeres innen 1. juli 2015. Kravene presenteres før oss mindre en fem måneder før de settes i kraft.

For CargoNet er det lite sannsynlig å kunne imøtekomme kravet innen fristen. Vi kjenner heller ikke til at det finnes filter som er gitt tillatelse til å tas i bruk av sikkerhetsmyndigheter i Europa.

Alle konsekvenser av Trafikverkets krav har vi foreløpig ikke kunne identifisere, men det gir store økonomiske konsekvenser for vårt selskap, og og så for en bransje som allerede er i tøft konkurranse mot godstransport på vei.

CargoNet kjører tog i Sverige, samt grenseoverskridende trafikk mellom Norge og Sverige. Det er derfor viktig for oss å ha systemer som er kompatible på tvers av landegrensene.

CargoNet er medlem av Branschforeningen Tågoperatörerna som har skrevet eget remissvar. CargoNet AS støtter innholdet i dette brevet (vedlagt).

#### **YTTRANDE FRÅN DB SCHENKER RAIL SCANDINAVIA A/S**

De ændringer, der er foreslået af Trafikverket til ændring af JNB, betyder, at der skal installeres en særlig beskyttelse af GSM-R. Forslaget giver væsentlige ændringer på køretøjernes GSM-Rudstyr, som skal være gennemført til den 1. juli 2015. Kravene præsenteres for DB Schenker Rail Scandinavia mindre en 5 måneder før ikrafttrædelse. Derudover savnes en konsekvensanalyse af ændringen.

DB Schenker konstaterer at:

---

<sup>6</sup> Ref oppdrag enligt näringsdepartementets styrgrupp avseende GSM-R och samexistens med 4G 11 februari 2014.

2014-04-30  
Årendnr: TRV 2013/1565

- Det på nuværende tidspunkt ikke er vurderet om ændringen kan gennemføres på DB Schenker Rail Scandinavias lokomotiver uden at det får signifikante konsekvenser for vores trafik på godskorridoren til og fra Sverige og dermed for store dele af den Svenske industri.
- Ændringen strider imod jernvægslovens krav på interoperabilitet.
- Først efter den 1. juli 2015 er det tilladt at installere den beskyttelse, som Trafikverket specificerer.
- Det fremgår ikke af Trafikverkets materiale, hvilke konsekvenser en installation af beskyttelsen vil have for lokomotivernes godkendelse i andre lande som huser godskorridoren eks. Danmark og Tyskland.

De krav som, Trafikverket stiller på GSM-R - udstyr i jernbanekøretøjer ((AB radio- og Edor), er et brud på EU-reglerne om interoperabilitet på det europæiske jernbanenet. I Sverige skal Trafikverket opretholde en infrastruktur, så kommunikation med GSM-R er sikkert og har tilstrækkeligt tilgængelighed med det udstyr, som opfylder den europæiske standard. Dette er præciseret i udtalelser fra både Transportstyrelsen og det Europæiske Jernbanebureau, ERA.

Den GSM-R udrustning, som DB Schenker anvender, er i overensstemmelse med den gældende europæiske standard.

DB Schenker ved godt, at Trafikverket ikke har indflydelse på de beslutninger, der sker i forbindelse med tildeling af de frekvenser, der forårsager forstyrrelser i GSM-R, men DB Schenker anmoder om, at Trafikverket straks henvender sig til Post- og Telestyrelsen for at forlænge den nuværende begrænsning af mobiloperatørernes signalstyrke. Udskydelse af tidspunktet for indbygning af beskyttelse skal være så længe, at der er tid nok til, at de tekniske løsninger kan testes, at sikre installationen ikke får konsekvenser for lokomotivernes godkendelse i andre lande og at der er tid nok til at installere beskyttelsen på DB Schenkers lokomotiver.

Med hensyn til tidspunktet for indførelse af beskyttelse har vi forstået, at der er sammensat en arbejdsgruppe bestående af relevante operatører og myndigheder under ledelse af Näringsdepartementet. Vi har forstået at arbejdsgruppen har konstateret, at der ikke er nogen grund til at indføre den beskyttelse, som Trafikverket kræver fra den 1. juli 2015.

Trafikverkets krav går langt over jernbanelovens krav om at drive trafik på jernbanenettet. Det vil medføre store omkostninger og ulemper for DB Schenker. DB Schenker vil forbeholde sig ret til at kræve fuld godtgørelse for den meramkostning, dette medfører.

Trafikverkets ændringsmeddelelse følges ikke op af en konsekvensanalyse jf. forordningen om konsekvensanalyse (SFS 2007: 1244). Især med hensyn til modsætningen mellem indførelse af ændringen og de forpligtelser som Sverige har tiltrådt ved sin indtræden i EU, samt de konsekvenser, der vil opstå for den grænseoverskridende trafik mellem Danmark, Sverige og Tyskland.

Vi har forstået, at Transportstyrelsen arbejder sammen med de nationale tilsynsmyndigheder i Norge, Danmark og Tyskland om, hvordan den foreslåede

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

beskyttelse skal håndteres i den grænseoverskridende trafik, men at dette arbejde endnu ikke er afsluttet. DB Schenkers krav om kompensation gælder også for de yderligere omkostninger, der vil komme i forbindelse med fortsat at udføre grænseoverskridende trafik.

Med hensyn til de tekniske krav til beskyttelse af GSM-R, som Trafikverket anviser, antager DB Schenker, at de sikrer en sikker kommunikation med GSM-R. I tilfælde af, at der forekommer forstyrrelser på trods af indførelse af den specificerede beskyttelse, må det være Post- og Telestyrelsen opgave at regulere mobiloperatørernes tilladelse på en sådan måde, at der ikke vil forekomme forstyrrelser mellem GSM-R og den mobile telekommunikation. Vi beder Trafikverket rådføre sig med Post- og Telestyrelsen og fremsende resultatet til DB Schenker.

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

I avvikelsemiddelandena föreslår Trafikverket ny lydelse i JNB som innebär att särskilda skydd för GSM-R ska installeras. Förslagen innebär väsentliga modifieringar av fordonens GSM-R-utrustning som ska vara genomförda till 1 juli 2015.

Green Cargo konstaterar att:

- Vi kommer inte att hinna utrusta våra fordon med filter till 1 juli 2015
- Vi saknar finansiering
- Trafikverkets krav är utöver järnvägslagens krav för att bedriva trafik.
- Ändringen strider mot järnvägslagens krav på interoperabilitet.
- Om Trafikverket fastställer dessa avvikelsemiddelanden kommer vi att pröva ärendet hos Transportstyrelsen och då särskilt med avseende på Trafikverket rådighet över fordons godkännande och införande av nationella särkrav.

De krav Trafikverket ställer på GSM-R-utrustning i järnvägsfordon är inte tillåtna utan strider mot EU:s regler om interoperabilitet i det europeiska järnvägsnätet<sup>7</sup>. I Sverige ska Trafikverket tillhandahålla en infrastruktur så att kommunikation med GSM-R är säker och har tillräcklig tillgänglighet med utrustning som uppfyller den europeiska standarden<sup>8</sup>. Detta klargörs i utlåtanden från såväl Transportstyrelsen<sup>9</sup> som Europeiska Järnvägsbyrån ERA<sup>10</sup>. Den GSM-R-utrustning som Green Cargo har uppfyller den gällande europeiska standarden.

---

<sup>7</sup> Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (driftskompatibilitetsdirektivet) får en medlemsstat inte förbjuda, begränsa eller förhindra drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven.

<sup>8</sup> TSI CCS och EIRINE

<sup>9</sup> Ref Transportstyrelsens bedömningar och ställningstaganden gällande samexistens mellan GSM-R och 4G, TSJ 2013-2408, 2015-02-10

<sup>10</sup> Ref European Railway Agency, The Agency's Opinion no. ERA/OPI/2014-9 concerning a Request for Technical Opinion – CCS TSI – Sweden, 23 jan 2015



2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Hector Rail ställer sig bakom det remissvar som branschföreningen Tågoperatörernas lämnat och instämmer i att:

- det saknas såväl tekniska som tidsmässiga förutsättningar att genomföra de förändringar som Trafikverket kräver till den 1 juli 2015
- ett fastställande av kraven med all sannolikhet kommer att innebära stopp för i stort sett all järnvägstrafik i Sverige, inklusive gränsöverskridande trafik
- de tillkommande kraven strider mot järnvägslagens krav på interoperabilitet

Vi kan därutöver även konstatera att operatörer med diversifierade lokflottor skulle drabbas extra hårt och på ett diskriminerande sätt av förslaget, då en betydande del av det arbete som måste utföras är knutet till varje enskild fordonstyp. En lösning för hantering av dessa ”typkostnader” måste tas fram av Trafikverket.

Hector Rail reserverar sig därför rätten att begära full kostnadsersättning för de kostnader ett forcerat genomförande skulle innebära.

Trafikverket måste istället utan dröjsmål vända sig till PTS (Post- och Telestyrelsen) för att förlänga mobiloperatörernas nuvarande begränsningar tills en genomarbetad lösning, såväl tekniskt som tidsmässigt, är på plats.

### YTTRANDE FRÅN LKAB MALMTRAFIK AB

LKAB Malmtrafik AB anser att tilläggskrav på skydd för GSM-R fr.o.m. 1 juli 2015 är inte i överensstämmelse med EU:s krav på interoperabilitet på järnvägen. Ett fordon utan skyddsåtgärder uppfyller kraven enligt TSI och nationella särkrav kan inte ställas på skydd av GSM-R utrustning i fordon. Del finns heller inga utprovade och godkända tekniska lösningar med mindre än 4 månader till kravet ska börja gälla. Skydd (filter) för GSM-R är inte tillåten enligt gällande TSI före 1 juli 2015.

LKAB Malmtrafik kör sina lok i gränsöverskridande trafik till Norge vilket kan medföra problem med Norska myndigheter om skydd införs på GSM-R som används för kommunikation med Norsk trafikledning. Ovanstående medför att LKAB Malmtrafik inte rimligen kan utrusta sina fordon med skydd till 1 juli 2015.

Frågan om skydd måste utredas och lösas branschgemensamt med Svenska och Norska myndigheter.

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

I avvikelsemeddelandena föreslår Trafikverket ny lydelse i JNB som innebär att särskilda skydd för GSM-R ska installeras. Förslagen innebär väsentliga modifieringar av fordonens GSM-R-utrustning som ska vara genomförda till 1 juli 2015. Kraven presenteras mindre än fem månader innan de ska vara genomförda och det saknas en konsekvensutredning.

SJ konstaterar att:

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

- Om Trafikverket fastställer kraven innebär det att i stort sen all järnvägstrafik i Sverige, inklusive gränsöverskridande trafik, upphör. Det medför ytterst allvarliga konsekvenser för samhällets trafikförsörjning och ekonomi.
- Ändringen strider mot järnvägslagens krav på interoperabilitet.
- Först efter 1 juli i 2015 är det tillåtet att driftsätta de frekvensfilter Trafikverket specificerar.

De krav Trafikverket ställer på GSM-R-utrustning i järnvägsfordon (CAB-radio och EDOR) är inte tillåtna utan strider mot EU:s regler om interoperabilitet i det europeiska järnvägsnätet<sup>11</sup>. Detta framgår av utlåtanden från såväl Transportstyrelsen<sup>12</sup> som Europeiska Järnvägsbyrån ERA<sup>13</sup>. Den GSM-R-utrustning som SJ har uppfyller den gällande europeiska standarden.

Trafikverket råder inte över de beslut om frekvenstilldelning som orsakar störningarna i GSM-R, men SJ begär att Trafikverket utan dröjsmål vänder sig till Post- och telestyrelsen för att förlänga nuvarande begränsningar i mobiloperatörernas signalstyrkor<sup>14</sup>. Förlängningen måste ske till den tidpunkt tekniska lösningar finns utprovade inklusive att tillräcklig tid medges för installation av skydd på SJ:s fordon. Avseende tidsaspekten pågår gemensamt arbete tillsammans med berörda operatörer och myndigheter under ledning av Näringsdepartementet. I detta arbete in går att bedöma tidsaspekten på att införa skydd. Utifrån pågående arbete konstateras dock att det inte finns tekniska förutsättningar att införa de skydd som Trafikverket specificerar till 1 juli 2015.

Trafikverkets krav är utöver järnvägslagens krav för att bedriva trafik. Det kommer att medföra kostnader och besvär för SJ. SJ reserverar sig rätten att begära full kostnadsersättning för de besvär det innebär. Kraven kommer att inkludera, men inte begränsas till, tekniska utredningar, utrustningen för skydd, konstruktions- och installationsarbete, dokumentationsändringar och stilleståndsersättning. Vidare tillkommer kostnader rör tredjepartsgranskning, i den mån sådan föreskrivs för certifiering och myndighetsgodkännande av fordon efter förändringarna.

Trafikverkets ändringsmeddelande åtföljs inte av en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (SFS 2007: 1 244). Särskilt gäller det hur SJ ska upprätthålla den gränsöverskridande trafiken till Norge och Danmark. Transportstyrelsen samverkar för närvarande med de nationella tillsynsmyndigheterna i Norge, Danmark och Tyskland<sup>15</sup> angående hur de föreslagna skydden ska hanteras vid gränsöverskridande trafik. Resultat från detta arbete finns ännu inte framme. SJ:s ersättningskrav kan även komma att omfatta de merkostnader som till kommer för att fortsätta bedriva gränsöverskridande trafik.

---

<sup>11</sup> Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (driftskompatibilitetsdirektivet) får en medlemsstat inte förbjuda, begränsa eller förhindra drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven.

<sup>12</sup> Ref Transportstyrelsens bedömningar och ställningstaganden gällande samexistens mellan GSM-R och 4G, TSJ 2013-2408, 2015-02-10

<sup>13</sup> Ref European Railway Agency, The Agency's Opinion no. ERA/OPI120 14-9 concerning a Request for Technical Opinion - CCS TSI – Sweden, 23 jan 2015

<sup>14</sup> PTS beslut nr 11 -5602, 11 -5603, 11-5604, 11-5605, 11-5606.

<sup>15</sup> Ref uppdrag enligt näringsdepartementets styrgrupp avseende GSM-R och samexistens med 4G 11 februari 2014.

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

Avseende de tekniska krav på skydd för GSM-R som Trafikverket anger förutsätter SJ att de säkerställer fungerande kommunikation med GSM-R. I händelse av att störningar förekommer, trots införande av de angivna skydden, måste det bli Post- och telestyrelsens uppgift att reglera mobiloperatörernas villkor på ett sådant sätt att störningar inte förekommer mellan GSM-R och mobil telekommunikation. Vi ber Trafikverket samråda med Post- och telestyrelsen och bekräfta detta.

### YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96% av landets busstrafik och 62% av landets persontågtrafik.*

I avvikelsemeddelandena föreslås ändringar i utrustningskrav för alla järnvägsfordon. Saken i sig, att förbättra telefonmottagningen för bland annat järnvägspassagerare är naturligtvis god, men när konsekvenserna blir att persontågtrafiken i hela landet kommer att stå stilla från den 1 juli i år är det inte rimligt. Beslutet är alltså ett hot mot både samhällsnyttig- och samhällsviktig verksamhet och infrastruktur.

Det är dels orimligt att ställa dessa krav i en ändring till JNB i mars och förutsätta att dessa installationer ska vara genomförda i juli samma år. Om man nu ändå mot förmodan ändå skulle finna detta som ett rimligt förhållningsätt förstår man dess orimlighet då lagstiftningen inte tillåter installation av dessa filter före 1 juli. Ett rent moment 22 alltså.

I de fall tågfordonen ägs av våra medlemmar krävs dessutom en upphandling enligt LOU av denna skyddsutrustning hos varje enskild medlem. Det är omöjligt att genomföra en upphandling på så kort tid, speciellt med hänsyn till alla osäkerheter som ännu råder i denna fråga rörande optimal teknisk lösning.

Vad vi förstår finns dessutom inte tekniska förutsättningar att införa de skydd som Trafikverket specificerar till 1 juli 2015. Dessutom pågår ännu en diskussion om hur problemet ska lösas och det har ännu inte ens genomförts ett försök "på spår" där de nya förutsättningarna testats. Vet verket själva vad som krävs? En första version av en riskanalys är daterad så sent som 2015-02-10, alltså bara några dagar innan beslutet fattades om denna ändring av JNB. Är alla risker utvärderade? är konsekvenserna på tillräckligt detaljerad nivå? Känner man sannolikheter och kostnader? Är man ens säker på att föreslagna filter kommer ha önskad och tillräcklig effekt? Är de framtidssäkrade för framtida mobilnät, tex 5G?

De krav Trafikverket ställer på GSM-R-utrustning i järnvägsfordon (CAB-radio och EDOR) går utöver järnvägslagens krav på att bedriva trafik och är inte tillåtna utan strider mot EU:s regler om interoperabilitet i det europeiska järnvägsnätet.<sup>16</sup> I Sverige ska Trafikverket tillhandahålla en infrastruktur så att kommunikation med GSM-R är säker

---

<sup>16</sup> Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (driftskompatibilitetsdirektivet) får en medlemsstat inte förbjuda, begränsa eller förhindra drift av strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet och som uppfyller de väsentliga kraven.

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

och har tillräcklig tillgänglighet med utrustning som uppfyller den europeiska standarden<sup>17</sup>. Eftersom Transportstyrelsen ännu inte kommit överens med de nationella tillsynsmyndigheterna i våra grannländer kring en lösning för frekvensfilter hotar beslutet också den för landet så viktiga interoperabiliteten på järnväg till våra grannländer. När järnvägsnätets integration står högst på den Europeiska agendan kan liknande sÄrlösningar inte få förekomma!

Låt oss exemplifiera med vår medlem Öresundståg. De har räknat fram en installationskostnad om 80 tkr per tåg för sina 108 tÅgsätt (exklusive upphandlingskostnader och stilleståndskostnader) och att det kommer krÄvas fram till juli 2016 innan alla tåg hunnit installeras. För Öresundståg som bedriver trafik till Danmark krÄvs dessutom ett säkerhetsgodkÄnnande av dansk myndighet (dvs en annan tolkning Än Transportstyrelsen) innan tÅget kan tas i trafik pÅ den danska sidan.

Svensk Kollektivtrafik precis som Branschföreningen TÅgoperatörerna flaggar dÄrför redan nu pÅ krav för ersÄttning kommer att riktas mot infrastrukturförvaltaren för de kostnadsökningar dessa tillkommande krav medför. Även kostnader för ersÄttningstrafik med buss pÅ grund av stillestånd kommer att bilÄggas detta krav.

DÄ det pÅgår fruktsamma diskussioner mellan parterna i Närings-departementets regi bör resultatet av detta invÄntas innan framtidens lösningar utstakas.

Genomför man en enkel konsekvensanalys (se figur 1) ser man enkelt att det Är helt orimligt att, utifrån givna förutsÄttningar, prioritera en marginell förbättring för nyttjande av mobiltelefoninÄtet före möjligheten att överhuvudtaget kunna använda landets järnvÄgsnÄt utan att uppmana järnvÄgsföretagen att begÅ lagbrott. Någon sÄdan konsekvensanalys med tillhörande samråd har inte Trafikverket genomfört innan man beslutar om förändringar vilket man Är skyldig att göra<sup>18</sup>.



**Figur 1, Konsekvensträd rörande installation av frekvensfilter**

<sup>17</sup> TSI CCS och EIRINE

<sup>18</sup> SFS 2007:1244

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

Svensk Kollektivtrafik uppmanar därför Trafikverket att skyndsamt;

- upphäva sitt beslut rörande avsnitt 2.7.1 i avvikelsemeddelande 2015:7 och 2016:2.
- kräva att Post och Telestyrelsen förlänger nuvarande begränsningar i mobiloperatörernas signalstyrkor tills järnvägsföretagen fått en rimlig chans att ta del av testresultat, upphandla och installera utrustning i alla järnvägsfordon.
- samordna det fortsatta arbetet med Näringsdepartementet samt övriga inblandade myndigheter dvs PTS, Transportstyrelsen och lämpligen också MSB då detta avser samhällsviktig verksamhet.

### **Trafikverkets kommentar:**

*Från och med den 1 juli 2015 har mobiloperatörerna rätt att sända med starkare signalstyrka längs järnvägsanläggningen enligt beslut av PTS. Detta medför, enligt den riskanalys som tagits fram av Trafikverket i samarbete med Branschföreningen Tågoperatörerna, en stor risk för att GSM-R signalerna kommer att störas ut, vilket medför att en säkerhetskritisk situation uppstår.*

*Denna risk har Trafikverket ingen möjlighet att hantera då den endast kan hanteras genom att järnvägsföretagen inför skydd på fordonen eller att PTS förlänger den tidsfrist som finns i mobiloperatörernas tillståndsvillkor eller att mobiloperatörerna frivilligt går med på en förlängning.*

#### Kort tid

*Trafikverket har en skyldighet att tillse att järnvägstrafiken kan bedrivas säkert. Vi har tillsammans med järnvägsföretagen identifierat ett antal oacceptabla risker som vi inte har rådighet över att omhänderta. Vi är väl medvetna om det arbete som bedrivs av regeringskansliet för att hitta lösningar på denna fråga men utifrån nu fattade och gällande beslut av andra myndigheter har vi inget annat val än att stoppa trafiken om den inte kan bedrivas säkert.*

#### Allvarliga konsekvenser

*Att inte kunna bedriva den planerade järnvägstrafiken får väldigt allvarliga konsekvenser för hela samhället men en förutsättning för att den ska kunna bedrivas är att det kan ske säkert.*

#### Strider mot järnvägslagets krav på interoperabilitet, fordonen uppfyller kraven

*Trafikverket har valt att i det uppkomna läget att vara tydlig med vilka skyddsåtgärder som krävs på GSM-R terminalerna för att säkerställa att riskerna från riskanalysen omhändertas.*

#### Begäran om förlängning av PTS tillståndsvillkor

*Trafikverket begärde av PTS 2014-02-21 att förlänga skyddsvillkoren TRV 2014/12655 och PTS svarade att det finns ingen rättslig möjlighet till förlängning av det förstärkta skyddet.*

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

#### Finansiering

*Finansiering av installation av skydd är för närvarande en fråga för Regeringskansliet där har man en intention om att införa ett statsstöd för införande av skydd på GSM-R utrusningen.*

#### Konsekvensutredning

*När det gäller synpunkten att TRV ska upprätta en konsekvensutredning, så gäller detta för en myndighets regelgivning, närmare bestämt i samband med att myndigheten beslutar om föreskrifter eller allmänna råd (4 § Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning).*

*Här handlar det inte om föreskrifter eller allmänna råd, utan om beslut av en infrastrukturförvaltare om villkoren för att trafikera järnvägsnätet (6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519)). Det finns då ingen skyldighet att upprätta en konsekvensutredning.*

#### Pröva beslutet hos Transportstyrelsen

*Det framgår av samrådssvaren att beslutet kommer att prövas hos Transportstyrelsen.*

#### Internationell trafik

*Varje tillsynsmyndighet i respektive land beslutar om förändringar på fordon behöver ett nytt godkännande eller ej. Transportstyrelsen har dialog med tillsynsmyndigheterna i Norge, Danmark och Tyskland i denna fråga. Tydligt svar saknas för närvarande.*

#### Monteringsanvisningar

*I något samrådssvar efterlyser man montageanvisningar mm. Detta är en fråga för fordonsägaren. De montageanvisningar Trafikverket tar fram för sina fordon delger vi gärna till de som är intresserade*

## **Kapitel 3 – Infrastruktur**

### **3.4 Trafikrestriktioner**

#### **AVSNITT 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR**

##### **YTTRANDE FRÅN BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA**

Trafikrestriktionerna för bandelarna 111, 112, 113, 114, 116, 118  
Trafikverket räknar upp ett stort antal bandelar där man använder samma formulering för trafikrestriktionen. Trafikrestriktionerna för de på sträckan Boden – Riksgränsen ingående bandelarna (111, 112, 113, 114 och 118) har följande lydelse: ”P.g.a sträckans rådande banstandard kan hastighetsnedsättningar, avstängda spår, stax-förändringar m.m. komma ifråga vid behov”.

Branschföreningen Tågoperatörerna ställer sig mycket frågande till denna formulering av avvikelsemeddelandet. BTO har medlemmar som löpande deltar i planerings- och

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

revisionsmöten för Malmbanan, där representanter från underhållsentreprenörer och Trafikverkets egna projektledare och banarbetsplanerare deltar. Inte i något av dessa forum har det framkommit att Malmbanans standard är så dålig att man har behov av att sätta ner hastigheten enligt lydelsen i avvikelsemeddlandet.

Formuleringen innebär att Trafikverket, i princip, begär carte blanche på att lägga ut vilka trafikrestriktioner som man för ögonblicket anser nödvändiga. Det framgår inte av avvikelsemeddlandet om det finns någon övre gräns för hur många hastighetsnedsättningar som kan finnas, hur långa dessa får vara samt hur man ska återställa banan till normalt hastighet och kapacitet efter att en hastighetsnedsättning lagts ut. Branschföreningen Tågoperatörerna kan inte acceptera en skrivning som i princip ger fribrev för vilka åtgärder som helst, utan konsekvensanalys eller plan för hur hastighetsnedsättningen ska åtgärdas och tidsrymden för denna. Vi upplever det som att man med denna skrivelse använder JNB för att friskriva sig från konsekvenser av dålig banstandard, vilket vi inte kan acceptera. Det kan också bli aktuellt med ersättningsanspråk från BTO:s medlemmar vid kraftiga förseningar. Branschföreningen Tågoperatörerna vill därför starkt uppmana Trafikverket att helt slopa lydelsen ovan och precisera sina önskemål om hastighetsnedsättningar.

De tåglägen som finns i nuvarande tågplan samt de som kommer att tilldelas i tågplan T16 kommer med formuleringarna i avvikelsemeddlandet inte att vara kvalitetssäkrade eller ens körbara beroende på vilka beslut Trafikverket tar. Tåglägen som inte är kvalitetssäkrade är i sig ett brott mot TRAV-avtalet. Trafikverket kan med ett sådant beslut stjälpna hela tågplanen, vilket medför ytterligare förseningar, fördyringar i form av ökade transportkostnader och minskad kundnöjdhet. Tågplanens värde som planeringsförutsättning riskerar att helt åsidosättas till förmån för oplanerade hastighetsnedsättningar, avstängda spår och stax-reduceringar. BTO:s medlemmar ges heller inte någon chans att påverka detta utan tvingas istället rätta sig efter Trafikverkets sätt att organisera underhållsarbetet. Vi anser också att Trafikverket ska hålla sig till ordinarie processer för kommunikation kring hastighetsnedsättningar p.g.a. dålig banstandard (som regleras på annan plats i JNB).

Som Trafikverket känner till pågår förhandlingar mellan Branschföreningen Tågoperatörerna och Trafikverket i syfte att balansera TRAV, att i det läget införa nya obalanser där Trafikverket inte har några skyldigheter att upprätthålla banstandarden åtminstone en tågplan i taget vore ett stort steg bakåt.

## **YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

### **Trafikrestriktionerna för bandelarna 111, 112, 113, 114, 116, 118**

Green Cargo kan inte acceptera en skrivning som i princip ger fribrev för vilka åtgärder som helst utan tidskrav på återställning av banans ursprungliga standard.

De tåglägen som finns i nuvarande tågplan samt de som kommer att tilldelas i tågplan T16 kommer med formuleringarna i avvikelsemeddlandet inte att vara kvalitetssäkrade eller ens körbara beroende på vilka beslut Trafikverket tar. Detta är inte i enlighet med järnvägslagen och Green Cargo kan inte underteckna ett TRAV med ytterligare obalanser inkluderade. Som Trafikverket känner till pågår just nu förhandlingar mellan

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

Branschföreningen Tågoperatörerna och Trafikverket i syfte att balansera TRAV, att i det läget införa nya obalanser där Trafikverket inte har några skyldigheter att upprätthålla banstandarden åtminstone en tågplan i taget vore förstås ett stort steg bakåt igen.

Det är svårt att bedriva godstrafik på kommersiell basis när förutsättningarna riskerar att förändras med kort varsel. Trafikverket skall bära ansvaret att upprätthålla en given banstandard för varje tågplan och Green Cargo kan därför inte acceptera den skrivning om trafikrestriktioner på det sätt de nu presenteras.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan Bastuträsk-Älvsbyn, bandel 124**

Green Cargo kräver att planerat spårbyte genomförs som planerat under sommarren 2015 och 2016. Green Cargo kräver också att tåg med stax C eller lägre kan framföras med sth 90.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan Bofors – Strömtorp, bandel 393**

Att sträckan är i dåligt skick vet vi, hastighetsnedsättningar är ej heller något nytt. Att Trafikverket åtgärdar felaktigheter som innebär stora hastighetsnedsättningar på banan snarast bör rimligen vara självklart och ej tvunget att skrivas in i JNB.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan (Bredviken) – Haparanda, bandel 133**

Hastighetsnedsättningar kan Green Cargo acceptera men med tanke på ökad betydelse av Green Cargos transporter för SSAB och Outokumpu mellan Haparanda och Torneå kan Green Cargo absolut inte acceptera någon stängning av bron.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan (Västerasby) – Långsele, bandel 232**

Trafikverket har en arbetsgrupp gällande denna bandel varför det är mycket konstigt varför man även skriver in detta i JNB. Green Cargo kan inte acceptera något som innebär en risk att vår möjlighet till ersättningsanspråk faller bort.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan (AvestaKrylbo)-(Hedemora), bandel 333**

Green Cargo kan inte acceptera ytterligare sänkning av sth på sträckan. Det är redan idag sth 50 på sträckan för tåg med stax E eller för tåg med stvm D4.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan (FagerstaC)-(Ludvika), bandel 340**

Green Cargo kan inte acceptera ytterligare sänkning av sth på sträckan.

#### **Trafikrestriktioner för sträckan (Tillberga)-(Ransta), bandel 443**

Green Cargo kräver att sträckan rustas upp som planerat under sommaren 2015 För att undvika ytterligare standardsänkningar. Vi vill också kunna framföra godståg med stax C eller lägre med den sth som rst framförs med. I nuläget gäller sth 50 endast för stax D, övriga godståg kan framföras med sth 70.

### **YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN VÄSTMANLAND/TRAFIK & SAMHÄLLSPLANERING, REGION ÖREBRO LÄN**

Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland och Trafik & Samhällsplanering, Region Örebro län, har inbjudits till samråd gällande JNB 2015, avvikelsemeddelande 7. Detta är ett gemensamt svar från ovanstående instanser.



2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

Vi ställer oss bakom Mälardalstrafik, MÄLAB, svar med tillägg om att de ändrade förutsättningarna har även förorsakat höga extrakostnader, för de boende i Ransta samt för de som arbetar i Ransta boende på annan ort, i form av ökade kostnader för kollektivtrafikresor, köp av bil och ev på längre sikt påverkan på huspriserna i Ransta. Till detta ska tilläggas att det är svårt för skolelever boende i Ransta att ta sig till och från skolor i Sala och Västerås.

### **YTTRANDE FRÅN LKAB MALMTRAFIK AB**

LKAB Malmtrafik AB anser att del inte är acceptabelt med införande av restriktioner s.k. sträcka med särskilda förutsättningar för bandelar ingående i Malmbanans sträckning d.v.s. bandel 111, 112, 113, 114, 116 och 118.

LKAB säljer sina produkter på en världsmarknad där priser sätts internationellt vilket medför att kvalitet och leveranssäkerhet är viktiga faktorer som ger LKAB konkurrensfördelar. Malmbanan är ytterst viktig för LKAB:s malmtransporter, del finns inget annat transportalternativ för malmen. Försämrad framkomlighet ger sämre leveranssäkerhet vilket kan få förödande konsekvenser. En förlorad kund kan vara omöjlig att ersätta och kan innebära fara för LKAB:s lönsamhet och överlevnad i framtiden.

Malmbanan är och måste förbli en bana av högsta klass på standard och framkomlighet. LKAB kan inte acceptera att underhållet på banan försämras så det kan leda till nedsatt hastighet, avstängda spår eller nedsatt STAX.

### **YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB**

MÄLAB har följande synpunkter med anledning av inbjudan till samråd om föreslagna ändringar till järnvägsnätsbeskrivning enligt avvikelsemeddelande 7 JNB 2015 samt avvikelsemeddelande 2 JNB 2016.

MÄLAB noterar att ett antal sträckor fått ändrade förutsättningar jämfört med vad som gällt i grundutgåvan. Bland dessa finns en sträcka på bandel 443, Tillberga – Ransta, som har stor betydelse för MÄLAB och dess ägare. Landstinget i Västmanland har beslutat att förskottera medel så att spårbytet kan ske under andra halvåret 2015. Detta förhållande medför att meddelad hastighetsnedsättning på banan kan vara borta innan tågplanepreioden 2016 (T16). Därmed bör restriktionen för denna period tas bort i JNB 2016 så att inte villkoren för kapacitetsansökan i onödan kompliceras.

MÄLAB hoppas vidare att Trafikverket framöver inför rutiner så att man har full kontroll över banornas underhållstatus så att liknande överraskningar inte ska uppstå i framtiden. Förutom allt besvär dessa plötsliga förändringar av villkoren orsakar resenärerna, innebär de också höga extrakostnader för berörda kollektivtrafikmyndigheter.

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

## YTTRANDE FRÅN SJ AB

Trafikverket har i samrådsutgåvan till avvikelsemeddelande 7 under punkten 3.4 räknat upp bandelar på Boden - Riksgränsen (111, 112, 113, 114 och 118) där man använder samma formulering för trafikrestriktionen enligt följande:

"P.g.a. sträckans rådande banstandard kall hastighetsnedsättningar, avstängda spår. Stax-förändringar m.m. komma ifråga vid behov"

Formuleringen innebär att Trafikverket, i princip, begär carte blanche på att lägga ut vilka trafikrestriktioner som man för ögonblicket finner nödvändiga. Det framgår inte av avvikelsemeddelandet om det finns någon övre gräns för hur många hastighetsnedsättningar som kan finnas, hur långa dessa får vara eller hur man ska återställa banan till normalt hastighet och kapacitet efter att en hastighetsnedsättning lagts ut.

Trafikverket ombeds omformulera skrivningen så att de tågägen SJ AB har avtalat om i TRAV får större integritet och inte kan hanteras utan framförhållning.

Den föreslagna hanteringen av dessa bandelar innebär en stor risk för tågoperatörerna. Att underhållsbehovet är påtagligt och att åtgärderna kommer kräva att trafiken störs på något sätt är lika självklart som att ingånget avtal ska gälla och operatörernas ekonomiska skada måste minimeras. Med det som bakgrund kräver SJ AB att Trafikverket tar beslut om att ge tågoperatörerna rätt att söka ersättning för merkostnader, enligt nedan vid ändrad banstandard. Detta i likhet med för JNB 2014 men med skillnaden ersättning till tredje man, exempelvis motsvarande den restidsgaranti som operatören ansvarar för enligt lag gentemot störda resenärer.

Merkostnader i tågproduktion:

- ersättningstrafik (ersättningstransporter) rör det berörda tåget
- ersättning för den längre färdvägen får det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket och ökade kostnader för underhåll och personal
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera).
- ersättning för utökad planeringsverksamhet
- ersättning till tredje man, motsvarande den ersättning som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985: 192) och förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

### **Trafikverkets kommentar:**

*Efter översyn av Trafikverkets finansiella medel för underhållsverksamhet har omprioritering gjorts för att kunna göra åtgärder som tar bort de särskilda förutsättningarna på följande bandelar*

*bdl 443 Tillberga-Ransta*

*bdl 232 Västerasby-Långsele*

*bdl 133 Haparandabanan*

*bdl 111,112,113,114,116,118 Malmbanan*

2014-04-30  
Ärendenr: TRV 2013/1565

*Även bdl 124 Bastuträsk-Älvsbyn omprioriteras så att endast tidigare angivna särskilda förutsättning gäller*

## **Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet**

### **4.2 Processbeskrivning**

#### **AVSNITT 4.2.2 AD HOC-ANSÖKAN**

##### **YTTRANDE FRÅN SJ AB**

SJ vill att det tillåts 200 rader/anpassning.

##### ***Trafikverkets kommentar:***

*Eftersom ärendehanteringssystemet AoK får problem vid stora beställningar behöver antalet rader i varje beställning anpassas till maximalt 50. I stället får Ni gärna sända in flera beställningar med samma rubrik och numrera dem i löpande ordning "Banarbetsanpassning för objekt 123456 – 1, 123456 – 2" eller liknande.*