



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-03-02

Diarie nr 2015/Lu19

Handläggare: Mattias Andersson

Trafikverket - jnb@trafikverket.se
Er ref: TRV 2013/1565 och TRV
2014/919**Remissyttrande angående Järnvägsnätbeskrivning - Avvikelsemeddelande
JNB 2015:7 och 2016:2**

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



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

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.¹ 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 standarden². Eftersom Transportstyrelsen ännu inte kommit överrens 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.

Då det pågår fruktsamma diskussioner mellan parterna i Näringsdepartementets 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 sådan konsekvensanalys med tillhörande samråd har inte Trafikverket genomfört innan man beslutar om förändringar vilket man är skyldig att göra.³

¹ 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.

² TSI CCS och EIRINE

³ SFS 2007:1244



Figur 1, Konsekvensträd rörande installation av frekvensfilter

Svensk Kollektivtrafik uppmanar därför Trafikverket att skyndsamt;

- upphäva sitt beslut rörande avsnitt 2.7.1 i avvikelsemedelande 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.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Stefan Sedin
VD