

kopia: Dal-Västra Värmlands Järnväg

Trafikverket  
781 89 Borlänge

## Tillsynsrapport med anledning av Trafikverkets avstängning av bandel 662 Mellerud – Billingsfors

### Sammanfattning

- Transportstyrelsen anser att det inte av den första utgåvan av Järnvägsnätsbeskrivning 2014 avsnitt 3.4.1 går att utläsa att sträckan Mellerud – Billingsfors skulle vara i så dåligt skick att den riskerade att komma att stängas (vilket den gjorde i mer än åtta månaders tid).
- Transportstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att underhållet på aktuell bandel blivit eftersatt på sätt som skett.
- Transportstyrelsen anser att 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519) inte är avsedd att tillämpas på sätt som skett.
- Transportstyrelsen anser att Trafikverket i förhållande till Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ) inte har hanterat frågan om avstängning på ett korrekt sätt.

### Bakgrund

Transportstyrelsen fick kännedom om Trafikverkets beslut om avstängning genom information från DVVJ den 16 december 2013. Detta föranledde Transportstyrelsen att inleda ett tillsynsärende.

Trafikverket fattade den 16 december 2013 skriftligt beslut om tillfälligt trafikstopp på sträckan Mellerud – Billingsfors. Beslutet fattades med stöd av 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519) och det angavs att av säkerhetsskäl behövde trafiken på bandelen tillfälligt stoppas. Av beslutet framgår bl.a. följande: I järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2014 har Trafikverket i sin beskrivning av infrastrukturen för sträckan Mellerud – Billingsfors angivit ”att banunderbyggnaden är undermålig och att det kan medföra att spåret rör sig med förändrad spårvidd som följd, vilket kan medföra att sträckan under

vissa delar av året antingen är stängd, eller att villkoren för trafikering är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet. Trafikverkets undersökningar av den aktuella sträckan har påvisat bl.a. att nedbrytningshastigheten är högre än vad som tidigare beräknats varför allvarliga säkerhetsrisker uppstått. Till grund för detta ligger en spårlägesmätning som utförts den 24 november 2013 som bl.a. visat på vissa s.k. C-fel som omedelbart behöver åtgärdas enligt BVF587.02”.

I ett e-postmeddelande till Trafikverket den 18 december 2013, som Transportstyrelsen erhållit i kopia, anförde DVVJ att företaget motsatte sig trafikstoppet och krävde att trafikstoppet skulle upphöra omedelbart. DVVJ skulle kunna gå med på restriktioner under en övergångstid om en handlingsplan avseende de avvikelser som orsakar trafikstoppet redovisades.

### **Uppgifter från DVVJ**

Den 13 december 2013 fick DVVJ via sin underhållsentreprenör besked om att Trafikverket beordrat underhållsentreprenören att sätta ut hindertavlor med anledning av att banan skulle stängas för trafikering fr.o.m. kl 08.00 måndagen den 16 december 2013. Måndagen den 16 december 2013 fick DVVJ:s förare besked att spärrfärd skulle tillåtas, men med nedsatt hastighet och bara fram till julhelgen. Därefter skulle banan stängas. Samma måndag fick DVVJ per telefon besked från Trafikverket att den ursprungliga planen att stänga från kl. 08.00 hade ändrats och att det var möjligt att framföra fordon med reducerad hastighet fram till den 23 december 2013. Detta för att Trafikverket ville ge operatörer på spåret möjlighet att ställa om fraktsätt innan stängningen blev permanent.

Såväl DVVJ:s verksamhet som företagets uppdragsgivare skadas allvarligt till följd av Trafikverkets agerande. Idag rullar ca 50 000 ton pappersmassa varje år från Stora Enso, SCA:s och Södra Cells anläggningar till pappersbruket i Skåpafors. I andra riktningen rullar varje år cirka 1 500 tågagnar med virke för företagen Specialvirke och Vida. Trafikverkets beslut drabbar inte bara DVVJ utan även Green Cargo AB och Vida Skog AB, och indirekt deras transportör CFL Cargo Peter Furenberg Trafikföretag.

Trafikverkets samråd har varit katastrofalt. Trafikverket förordar dialog inom järnvägsbranschen men agerar på rakt motsatt sätt nu. Trafikverket ger ingen information om akuta fel på banan så det finns ingen grund för beslutet att med fyra dagars varsel stoppa tågtrafiken. Självfallet bör åtgärder som nedsatt hastighet och akut underhåll under de närmaste trafikfria veckorna på banan ha kommit före denna tvärnit.

Det är en bana som används för flera företags transporter av pappersmassa till bruk i Skåpafors och Dals Långed samt för transporter av virke ut från Dalsland. DVVJ är till 100 % beroende av en fungerande bana och fungerande anslutningar till järnvägsnätet. DVVJ har inga möjligheter att långsiktigt överleva den av Trafikverket påbörjade utredningen kring banan med tidsspann som Trafikverket angivit. Fler än nämnda godsföretag blir drabbade av den långa avstängningen. DVVJ har sökt och fått tågläge för persontrafik under 11 veckor sommaren 2014. Denna trafik är även Dalslands kanal beroende av.

DVVJ har erbjudit Trafikverket hjälp med underhåll och felavhjälpning för att lösa problemet med avstängningen av banan.

### **Uppgifter från Trafikverket**

Trafikverket har angett att beslutet fattades av säkerhetsskäl. Trafikverkets undersökningar av den aktuella sträckan har påvisat bl.a. att nedbrytningshastigheten är högre än vad som tidigare beräknats varför allvarliga säkerhetsrisker uppstått. På grund av att Trafikverket har bedömt läget som att det är fråga om akut fara för urspårning har Trafikverket inte hunnit samråda med berörda aktörer. Trafikverket har i JNB för 2014 informerat om att banunderbyggnaden på sträckan Mellerud – Billingsfors är undermålig och att det kan medföra att spåret rör sig med förändrad spårvidd som följd, vilket kan medföra att sträckan under vissa delar av året antingen är stängd, eller att villkoren för trafikering är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet.

För att åter få banan i körbart skick krävs betydande investeringar och arbetsinsatser som inte är möjliga att genomföra under vinterperioden. Trafikverket uppskattar att minst ca 27 000 slipers behöver bytas av totalt 58 000 slipers för att säkerställa trafikering av banan. Därefter måste fortsatt ströbyte av ca 3 000 slipers utföras varje år. Spårhälsomätning utförs för att besiktiga spårhälsan. Fel som uppmätts, kategoriseras i grupp - urspårningsfarliga fel som innebär omedelbar trafikal åtgärd, samt C-fel som måste åtgärdas snarast möjligt.

Under året 2013 har det utförts åtta spårhälsomätningar. Normalt besiktigas denna typ av bana endast två gånger per år, men då Trafikverket inte har full kontroll över banans nedbrytning är det bestämt att besiktning ska utföras oftare. I mätningar under år 2013, de två sista utförda 15 oktober och 24 november 2013, har det sammanlagt förekommit 64 urspårningsfarliga fel. Vid spårhälsomätningarna upptäcktes flera fel av allvarlig karaktär och akutinsatser planerades. Dock kom kylan och tjäle som förhindrar bl.a. sliperbyte. Inga av redovisade urspårningsfarliga fel eller allvarliga fel är åtgärdade

på grund av kylan. Sträckan Mellerud – Billingsfors beräknas preliminärt kunna öppnas för trafik per den 1 september 2014.

Då kommer trafikering åtminstone att kunna ske med reducerad hastighet. Trafikverket kommer inledningsvis göra en åtgärdsvalsstudie för att därefter genomföra nödvändiga planerings- och reparationsåtgärder. Åtgärdsvalsstudien beräknas vara klar i februari 2014. Närmare besked lämnas senast den 1 april 2014 såsom avvikelsemeddelande i JNB. En dialog med berörda parter förs kontinuerligt.

### **Transportstyrelsens resonemang och slutsatser**

Enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) ska infrastrukturförvaltaren upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över, en järnvägsnätsbeskrivning (JNB). I 4-6 §§ i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur finns krav på att JNB:n ska innehålla information om infrastrukturens beskaffenhet, särskilt tekniska och kapacitetsrelaterade egenskaper.

Transportstyrelsen anser att detta innebär ett krav på infrastrukturförvaltaren att i beskrivningen av järnvägsnätet beskriva banans standard. Infrastrukturförvaltaren, d.v.s. Trafikverket, ska tydligt informera i JNB:n om kända förutsättningar för bedrivande av trafik. Genom att i JNB:n redogöra för förutsättningarna för trafik görs järnvägsföretagen medvetna om att det kan bli aktuellt med tillfälliga trafikrestriktioner (jfr TSJ 2010-883).

Transportstyrelsen har vid sin tillsyn av Trafikverket gjort iakttagelser som resulterar i följande anmärkningar gällande avstängningen av bandel 662 Mellerud – Billingsfors.

- Transportstyrelsen anser att det inte av den första utgåvan av Järnvägsnätsbeskrivning 2014 avsnitt 3.4.1 går att utläsa att sträckan Mellerud – Billingsfors skulle vara i så dåligt skick att den riskerade att komma att stängas helt under mer än åtta månaders tid.

I den första utgåvan av Järnvägsnätsbeskrivning 2014 avsnitt 3.4.1, senare reviderad med anledning av avstängningen av bandelen, anger Trafikverket följande:

”Vissa sträckor är antingen stängda för trafik eller kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet. Detta gäller under vissa delar av året. De aktuella sträckorna är:

- (Mellerud)–Billingsfors

Undermålig banunderbyggnad kan medföra att spåret rör på sig, med förändrad spårvidd som följd. Det finns också en del rörliga broar som är i dåligt skick.”

Förutom ovan nämnda bandel nämns ytterligare två som inte tas upp här.

- Transportstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att underhållet på aktuell bandel blivit eftersatt på sätt som skett.

Transportstyrelsen ifrågasätter inte att Trafikverket stängt av sträckan Mellerud – Billingsfors med hänvisning till säkerhetsargument eftersom det är Trafikverket som bäst känner till standarden på banan. Samtidigt anser Transportstyrelsen att det är anmärkningsvärt att underhållet på aktuell bandel blivit eftersatt på sätt som skett så att en akut avstängning blivit nödvändig. Det förefaller vidare märkligt att avstängningen kommer så plötsligt efter att tågplanen för 2014 trätt i kraft den 15 december 2013.

- Transportstyrelsen anser att 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519) inte är avsedd att tillämpas på sätt som skett.

Av 6 kap. 17 § järnvägslagen framgår följande: ”Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning”. 6 kap. 17 § järnvägslagen är inte avsedd att användas i syfte att under längre perioder stänga av sträckor där underhållet varit eftersatt.

Som ovan nämnts är det Trafikverket som bäst känner till standarden på banan. Det förefaller ändå märkligt att Trafikverket kunde vänta med att fatta beslut om trafikstopp till nästan tre veckor efter den sista mätningen (24 november 2013) om situationen var så akut som anförts av Trafikverket. Trafikverket bör ha haft relativt god kunskap om förhållandena på den aktuella banan och borde rimligen ha kunnat vidta åtgärder med bättre framförhållning.

- Transportstyrelsen anser att Trafikverket i förhållande till DVVJ inte har hanterat frågan om avstängning på ett korrekt sätt. Något närmare samråd med DVVJ synes inte ha skett inför avstängningen och

DVVJ:s lösningsförslag verkar heller inte ha tagits upp till någon närmare diskussion av Trafikverket.

---

Heléne Jarefors

Chef sektion marknadstillsyn

Väg- och järnvägsavdelningen