

Sökande

Landeryds Järnvägsmuseum
Box 103
314 04 LANDERYD

Motpart

Banverket
781 85 BORLÄNGE

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Banverkets krav på kommunikationssystem (MobiSIR/GSM-R) i järnvägsnätsbeskrivning 2008 och 2009.

Beslut

- 1) Banverkets krav i järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2008 och 2009, vad avser kommunikationssystem GSM-R, står i överrensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Kraven gäller alla fordon.
- 2) Banverket ska se över formuleringarna i kapitel 2, 3 och bilaga 11 i JNB vad avser kraven på GSM-R-utrustning, så att villkoren för tillträde till infrastrukturen i detta avseende framgår tydligare.

Bakgrund

Banverkets JNB innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur och järnvägsanknutna tjänster samt information om villkoren för att få tillträde till infrastrukturen och tjänsterna. I JNBn framgår de villkor och förutsättningar som gäller för att trafikera det järnvägsnät som Banverket förvaltar. Dessa villkor och förutsättningar ska vara lika för alla järnvägsföretag och auktoriserade sökande. Ett av de villkor som framgår är vilket kommunikationssystem som används vid det järnvägsnät Banverket förvaltar och som krävs för kontakt med

trafikledningen. Det system som används vid detta järnvägsnät är MobiSIR (GSM-R).

Transportstyrelsens författning JvSFS 2006:9¹ reglerar införlivandet av kommissionens beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering. TSD 2006/860 gäller som föreskrift för hela det svenska järnvägsnätet. Vid nybyggnation, uppgradering m.m. av markutrustning för kommunikation ska bestämmelserna i TSD 2006/860 tillämpas.

Den 31 december 2007 släcktes NMT-nätet ned. Därefter har Banverkets kommunikationssystem varit MobiSIR (GSM-R).

Yrkanden och inställningar

Landeryds Järnvägsmuseum

Landeryds Järnvägsmuseum har, som det får förstås och som föreningen slutligen bestämt sin talan, till Transportstyrelsen hänskjutit en tvist om Banverkets beslut i JNB 2008 och 2009 står i överrensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen i följande avseenden.

1. Landeryds Järnvägsmuseum önskar få prövat om Banverkets krav i punkt 2.8.1 JNB 2008 och 2009 gäller alla fordon eller endast fordon som ska genomgå godkännandeprocessen
2. Landeryds Järnvägsmuseum har yrkat att Transportstyrelsen prövar Banverkets krav på GSM-R även för de som använde GSM (utan R) den 28 september 2006 och inte påverkades av nedsläckningen av NMT-systemet den 31 december 2007, samt
3. att Transportstyrelsen klargör vilka regler som gäller mot bakgrund av den uppkomna tvisten.

Banverket

Banverket har anfört att det är verkets uppfattning att Landeryds Järnvägsmuseum inte har rätt att trafikera det järnvägsnät som Banverket förvaltar utan installation av GSM-R eller ett annat system som är

¹ Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:9) om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet "Trafikstyrning och signalering" för konventionella tåg



driftskompatibelt med och minst lika säkert som GSM-R. Banverket har vidare anfört att dessa krav överensstämmer med gällande lagstiftning.

Parternas utveckling av talan

Landeryds Järnvägmuseum har i huvudsak anfört följande

Landeryds Järnvägmuseum (föreningen) har fått kännedom om att Banverket kräver att alla fordon ska vara utrustade med GSM-R från den 1 januari 2008. Den godkännandeprocess och de bestämmelser som anges i Banverkets JNB gäller inte tidigare godkända fordon, varför denna bestämmelse inte berör föreningen. Vidare har föreningen framfört att TSD Trafikstyrning och signalering blir gällande för föreningen först då förändringar och uppdateringar skett. Föreningen har inte gjort några förändringar i och med nedsläckandet av NMT-nätet, eftersom föreningen använt GSM-nätet. Vidare har föreningen anfört att det finns järnvägsföretag som inte använder sig av GSM-R och att inte heller Banverkets arbetsfordon är utrustade med GSM-R. Dessutom går det lika bra att kommunicera mellan GSM-systemet och GSM-R-systemet som det gör mellan två GSM-R-enheter. Avsaknaden av gruppanrop utgör enligt föreningen inte någon säkerhetsrisk. Vidare har föreningen anfört att arbetsmiljön inte påverkas negativt av olika system eftersom tågtrafikledningens arbetsmiljö inte kunnat vara under all kritik då NMT var i bruk.

Föreningen har ifrågasatt varför Banverkets JNB innehåller villkor som ger uppfattningen att det är möjligt att tillämpa ett annat system än GSM-R (i JNB 2008, del 1, bilaga 13, punkten 2.1 respektive i JNB 2009, del 1, bilaga 11).

Banverket har i huvudsak anfört följande

Banverket har angett att kommunikationssystemet ur säkerhetssynpunkt bör vara gemensamt och att undantag från kravet inte kan medges. Olika kommunikationssystem inom ett och samma järnvägsnät försvårar tågtrafikledningens arbete och medför ökad risk för olyckor. Banverket har anfört att kommunikation via privata mobiltelefoner på det allmänna GSM-nätet inte ger samma säkerhet som kommunikation via GSM-R t ex vid järnvägsnödanrop och genom att kommunikation utifrån tågnummerperspektiv inte är möjligt. Undantag från bestämmelserna om GSM-R utrustning har inte getts för utrustning med lägre säkerhet än GSM-R. Att andra eventuellt inte skulle uppfylla kravet innebär inte att villkoret ändras.

Att Banverket av förbiseende i JNB 2008 och 2009 angett att järnvägsföretag ska lämna uppgifter till förare och ombordansvarig i de fall MobiSIR inte är installerat/ibruktaget innebär ingen påverkan på de villkor som gällande

bestämmelser uppställer. Banverket har välkomnat att Transportstyrelsen klargör att tillämpliga bestämmelser från och med den 1 januari 2008 uppställer ett generellt krav på GSM-R eller annat system som är minst lika säkert som GSM-R samt driftskompatibelt med GSM-R.

Skäl för beslutet

Tekniska krav på järnvägssystem finns i 2 kap. järnvägslagen (2004:519). Av 2 kap. 7 § andra stycket framgår att museifordon är undantagna från de tekniska bestämmelserna i TSD. Detta gäller oavsett om fordonen byggs om eller moderniseras. De krav som ställs på museifordon är således de krav som framgår av 2 kap. 1 §, varav framgår att järnvägsfordon ska vara av sådan beskaffenhet att skador förebyggs. Det finns alltså inga detaljkrav för dessa fordon utan Transportstyrelsens prövning måste utgå ifrån fordonens säkerhetspåverkan på systemet.

Harmoniseringsarbetet inom EU har under den senaste tiden intensifierats. Det bakomliggande syftet med de tekniska specifikationer som beslutas av kommissionen är att lösa problematiken med nationella lösningar för att stimulera gränsöverskridande trafik och utveckla säkerheten vid det europeiska järnvägssystemet. De delsystem inom järnvägssystemet som efter utgången av juni 2004 projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats ska därför överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. För infrastrukturförvaltarna innebär detta att de ska utrusta infrastrukturen med ERTMS-systemet. Kravet på GSM-R funktioner är en komponent i detta system.

I takt med införandet av de nya harmoniserade systemen på infrastrukturen ändras de befintliga fordonens kompatibilitet med infrastrukturen. För de fordon som inte omfattas av kraven i TSD:erna är det tillåtet att ha andra lösningar så länge de uppfyller säkerhetskraven för systemet.

Ett väl fungerande kommunikationssystem för järnvägen är av stor vikt ur säkerhetssynpunkt. ATC och fjärrblockering är de skydd som i första hand ska minimera riskerna för kollisioner m.m. De kontrollfunktioner som kortsluter strömförsörjningen (ATC/fjärrblock) till järnvägsfordonen fungerar inte för de fordon som inte är elektrifierade. Förarna av dessa fordon måste därmed förlita sig helt på kontakten med fjärrtågklarare/tågklarare. För fordon som inte är elektrifierade är det därför ännu viktigare att talkommunikationen med trafikledningen fungerar i alla lägen. Det kommunikationssystem som Landeryds Järnvägsmuseum önskar använda brister i säkerhet vad gäller möjlighet till nödanrop, nummerpresentation och täckning.



Tågtrafikledningens arbete är vitalt för tågdriften. Dess arbetsförutsättningar måste därför vara bästa tänkbara. Störningar i arbetet kan i vissa fall innebära en säkerhetsrisk. Transportstyrelsen anser att användandet av två olika, ickekompatibla, system för kommunikation medför den typen av störningar. Vidare kan nämnas att när NMT-systemet användes var detta den bästa tekniken som stod till buds, vilket med teknikens utveckling inte längre fallet.

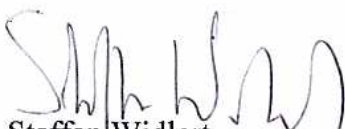
Ett exempel på följderna av den säkerhetsrisk som finns är järnvägsolyckan i Norge den 4 januari 2000, där det inträffade en kollision mellan två fordon då ATC och fjärrblockering saknades och där kommunikationen skedde med vanliga mobiltelefoner.


Sammantaget finner Transportstyrelsen mot bakgrund av vad som ovan anförts att Banverkets krav på att alla fordon som trafikerar järnvägsnätet ska vara utrustade med GSM-R är förenligt med järnvägslagen.

Förutsättningarna och villkoren för att trafikera det järnvägsnät Banverket förvaltar ska vara lika för alla. Utifrån JNBn ska järnvägsföretag eller sökande finna tillräcklig information för att kunna ansöka om tågläge och bedriva trafik på järnvägsnätet. Det är viktigt att informationen är tydlig och transparent så att rätt förutsättningar för trafik ges. Transportstyrelsen anser att Banverket ska förtydliga vilka krav som gäller på kommunikationssystem vid järnvägsnätet. Detta gäller särskilt kapitel 2, 3 och bilaga 11 i JNB.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektör Staffan Widlert, har deltagit chefsjurist Kristina Nilsson, järnvägsdirektör Rune Lindberg, enhetschefen Claes Elgemyr, föredragande ställföreträdande enhetschef Cecilia Lind samt handläggarna Nils Enberg och Anders Sjöberg.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).


Staffan Widlert
Generaldirektör


Cecilia Lind
Föredragande

Bilaga 1 - Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen
Järnvägsavdelningen
Box 14
781 21 BORLÄNGE

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (dvs. diarienumret). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet skall ändras.

Överklagandet skall ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Länsrätten Dalarnas län för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni skall gå tillväga, skriv eller ring till Transportstyrelsen.

Postadress: se ovan
E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503