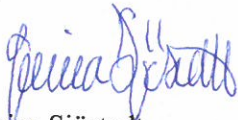


Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2019

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2019 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.



Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling



SÄNDLISTA

CargoNet AS
Green Cargo
Jönköpings Länstrafik (JLT)
Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland
Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB
Lindesbergs kommun
Länstrafiken, Region Örebro län
Mertz Transport AB och Sandahls Goods & Parcel AB
MTR Nordic AB
MÄLAB
Real Rail Sweden AB
Svenska Tågkompaniet AB, TKAB
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)
Transdev Sverige AB/Snälltåget
Västtrafik
TX Logistik AB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	7
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	7
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	7
Yttrande från MÄLAB	7
Yttrande från Lindesbergs kommun.....	7
Trafikverkets kommentar.....	8
Synpunkter svåra att härleda till samrådsunderlaget	8
Yttrande från Green Cargo	8
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	10
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	11
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland	12
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	12
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	12
Yttrande från MÄLAB	13
Yttrande från Västtrafik.....	14
Trafikverkets kommentar.....	14
Kapitel 3 – Infrastruktur	14
Avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner	14
Yttrande från Green Cargo	14
Trafikverkets kommentar.....	15
Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar.....	15
Yttrande från Västtrafik.....	15
Trafikverkets kommentar	15
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland	15

Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	16
Trafikverkets kommentar	16
Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.....	16
Yttrande från MTR Nordic AB.....	16
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	16
Trafikverkets kommentar	16
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet.....	17
Yttrande från Real Rail Sweden AB	17
Trafikverkets kommentar	17
Avsnitt 4.2.2 Ad hoc-ansökan.....	17
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	17
Trafikverkets kommentar	17
Avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar	17
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	17
Yttrande från MTR Nordic AB.....	18
Trafikverkets kommentar	18
Avsnitt 4.3.3.3 Trångsektorsplaner	18
Yttrande från Västtrafik.....	18
Trafikverkets kommentar	18
Kapitel 5 - Tjänster	18
Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster	18
Yttrande från MTR Nordic AB.....	18
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	18
Trafikverkets kommentar	18
Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	19
Yttrande från Green Cargo	19
Trafikverkets kommentar	19
Kapitel 6 – Avgifter	19
Yttrande från Green Cargo	19
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	20
Trafikverkets kommentar	20
Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper	20
Yttrande från Green Cargo	20
Trafikverkets kommentar	21
Avsnitt 6.3.1 Avgiftssystem	21
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget.....	21
Trafikverkets kommentar	21
Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift	21
Yttrande från Green Cargo	21
Trafikverkets kommentar	21
Yttrande från Real Rail Sweden AB	22
Trafikverkets kommentar	22

Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning	22
Yttrande från Mertz Transport AB och Sandahls Goods & Parcel AB	22
Trafikverkets kommentar	23
Yttrande från TX Logistik AB	23
Trafikverkets kommentar	24
Yttrande från Real Rail Sweden AB	24
Trafikverkets kommentar	24
Yttrande från MTR Nordic AB	25
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	25
Trafikverkets kommentar	25
Avsnitt 6.3.4 Tjänster som gäller specialtransporter	25
Yttrande från Green Cargo	25
Trafikverkets kommentar	26
Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament	26
Yttrande från Green Cargo	26
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	26
Trafikverkets kommentar	26
Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	27
Yttrande från Green Cargo	27
Yttrande från Real Rail Sweden AB	27
Trafikverkets kommentar	27
Avsnitt 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter för merförseningar, dubbelriktad modell	28
Yttrande från Green Cargo	28
Trafikverkets kommentar	28
Avsnitt 6.5.1.2 Kvalitetsavgifter för merförseningar, enkelriktad modell	28
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	28
Trafikverkets kommentar	28
Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	28
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	28
Trafikverkets kommentar	29
Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten	29
Yttrande från LKAB	29
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från CargoNet AS	30
Trafikverkets kommentar	30
Yttrande från Green Cargo	30
Trafikverkets kommentar	30
Yttrande från Green Cargo	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från CargoNet AS	31
Trafikverkets kommentar	31



Yttrande från Real Rail Sweden AB	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Real Rail Sweden AB	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Green Cargo	32
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Green Cargo	32
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Green Cargo	32
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Green Cargo	32
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	33
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Trafikförvalningen inom Stockholms Läns Landsting (SLL)	33
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Cargonet AS	33
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Green Cargo	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från Green Cargo	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från Green Cargo	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från Green Cargo	35
Trafikverkets kommentar	35
Yttrande från Green Cargo	35
Trafikverkets kommentar	35
Yttrande från Real Rail Sweden AB	35
Trafikverkets kommentar	35
Yttrande från Real Rail Sweden AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Real Rail Sweden AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Real Rail Sweden AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	36
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Västtrafik	37

Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Cargonet AS	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Green Cargo	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Green Cargo	37
Trafikverkets kommentar	38
Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan	38
Yttrande från Green Cargo	38
Trafikverkets kommentar	38
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	38
Trafikverkets kommentar	38
Yttrande från Green Cargo	39
Trafikverkets kommentar	39
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland	40
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	40
Trafikverkets kommentar	40
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	41
Trafikverkets kommentar	41
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	41
Trafikverkets kommentar	41
Bilaga 4 C - Trafikkalender	42
Yttrande från Real Rail Sweden AB	42
Trafikverkets kommentar	42
Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar	42
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	42
Trafikverkets kommentar	42
Yttrande från MÄLAB	42
Trafikverkets kommentar	43
Bilaga 5 A - Trafikinformation	43
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	43
Trafikverkets kommentar	43



Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL) har följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen för 2019.

SLL är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholmsregionen och har därför av staten tilldelad.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Järnvägen spelar en viktig roll för regionen i arbetet med att binda ihop arbets- och studie marknaderna inom regionen och även mot grannregionerna. För att kunna fortsätta utveckla regionen ställs det krav på högkvalitativa järnvägsförbindelser som tillgodoser resenärernas behov.

YTTRANDE FRÅN MÄLAB

MÄLAB ägs av RKM i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. MÄLAB är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet. SJ är Järnvägsföretag och bedriver den regionala tågtrafiken dels genom trafikavtal med MÄLAB men även kommersiellt.

YTTRANDE FRÅN LINDESBERGS KOMMUN

Ärendebeskrivning

Från Trafikverket har inkommit skrivelse rörande samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2019 och planeringstider för tilldelningsprocessen.

Lindesbergs kommun har i egenskap av infrastrukturförvaltare (Omlastning Storå) erbjudits möjligheten att yttra sig över Trafikverkets förslag på Järnvägsnätsbeskrivning mm inför 2019. I uppdraget ligger en skyldighet att samråda med berörda parter om beskrivningens innehåll. Dessutom ska infrastrukturförvaltarna samarbeta så att vissa datum i tilldelningsprocessen är gemensamma för de berörda infrastrukturförvaltarna (JvSFS 2005: 1)

Samrådstiden inleddes 2017-09-30 och löper till och med den 31 oktober i år. Trafikverket önskar svar på samrådet senast den 31 oktober i år.

Ärendets beredning

Näringslivsavdelningen, som handlägger ärenden som berör kommunens Infrastrukturförvaltning, har tagit del av förslaget till kommande Järnvägsnätsbeskrivning år 2019 samt de planeringstider för tilldelningsprocessen som föreslås.

Den JNB Som Trafikverket föreslår berör till stor del den infrastruktur som Trafikverket är huvudman för. Vad gäller de infrastrukturförvaltare som antingen är företags- eller kommunbaserade så är det endast en mindre del av handlingen som är aktuell.

Vissa kontakter har tagits med privata infrastrukturförvaltare inom kommunen för att ta del av deras inställning till förslaget.

Förvaltningens ståndpunkt/motivering till beslutet

Förvaltningen har tagit del av förslaget och har inget att invända mot den aktuella skrivningen.

Föreslår därför att detta yttrande får utgöra kommunens svar i samrådsärendet.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående text är av inledande och presenterande karaktär därav avstår Trafikverket att kommentera.

Synpunkter svåra att härleda till samrådsunderlaget

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Vi önskar även lyfta fram frågor rörande järnvägens sidosystem. Järnvägens sidosystem är huvudsakligen uppställningsspår i anslutning till verkstäder, uppställningsspår för persontrafik i närhet till de större flödenas ändpunkter, uppställningsspår för godstrafik i närhet av rangerbangårdar och bangårdar med stora flöden, kombiterminaler, frilastspår med tillhörande last/lossningsytor, hamnar samt kommunala och privatägda industrispår.

Green Cargo har efterlyst Trafikverket syn på vilket ansvar verket har för sidosystemet. Svaren har uteblivit och vi förväntar oss att detta ska belysas i JNB. Historiskt har Banverket utrett Rikskombiterminaler och strategiska hamnar, det med syftet att dessa strategiska sidosystem skulle kopplas ihop med rätt kapacitet i form av anslutande infrastruktur för att möjliggöra stora flöden. Banverket landade aldrig dessa två utredningar och därmed har det vuxit fram en diversifierad marknad med privata och kommunala bolag. Till viss del råder en överetablering både för kombiterminaler och hamnar. Vi anser samtidigt att det finns ett fortsatt behov av att peka ut strategiska noder och ansluta dessa med rätt kapacitet i form av infrastruktur. Detta synsätt stämmer även med Godstransportdelegationens slutsatser i SOU-2004/76.

<http://www.regeringen.se/contentassets/89e5dea2e52c4eb4b4018d2743319e07/las-och-ladda-ner-godstransporter---noder-och-lankar-i-samspel-sou-200476-del-a>

En annan viktig förutsättning för transporter av godsvagnar – nationellt och internationellt - är tillgången till så kallade frilastområden där godstransportköpare eller deras kunder själva kan ombesörja lastning och lossning av gods. Det handlar om gods som inte är enhetslaster eller med ett annat ord inte kombitransporter. Trafikverket har på senare år inte haft någon klar inriktning på hur dessa frilastplatser skall hanteras. Det har fått till följd att vissa regioner på handläggarnivå stängt frilastområden och istället hänvisat godset till närliggande hamnar eller kombiterminaler. Motiveringen har varit att Trafikverket inte skall konkurrera med privata investerare. Följden av detta har blivit minskade transporter på järnväg genom höjda kostnader och även i praktiken då omöjligt att anordna effektiva transportlösningar med järnväg.

Om Banverket tappade bort den strategiska frågan rörande hamnar och kombiterminaler så är det ännu inte för sent att hantera frilaster. Trafikverket skall som vi ser det vara förutsättningsskapande och med det menar vi att Trafikverket skall tillhandahålla frilaster med kostnader enligt marginalkostnadsprincipen medan marknadens aktörer skall stå för driften på kommersiella grunder.



Vagnslasttransporter till/från frilaster fungerar genom att järnvägsföretagen transporter vagnar till/från dessa platser medan kunderna själva lastar om mellan lastbil och järnväg.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.

Trafikverket kräver att järnvägsföretagen anpassar sin ansökan till banarbeten angivna i JNB. Järnvägsföretagen ombeds sedan att lämna synpunkter på utkast till ny tågplan. Green Cargo har hittills inte en enda gång haft samtliga tåg konstruerade, eller ens med, i utkastet. Vi tvingas lämna synpunkter på tåg och trafikupplägg som vi inte ser, med dåliga tidtabeller, tvister och ändringar ad hoc som följd. Vi anser att det är ett rimligt krav att Trafikverket får ordning på sin kapacitetstilldelningsprocess.

Synpunkter på specifika banor/stråk och noder

Rangerbangårdarna för import och export

Det är av högsta vikt att rangerbangårdarna underhålls och får de reinvesteringar som behövs för att dessa ska fungera bättre. Idag är driftsstörningar i rangerbangårdarna i Malmö och Göteborg mycket vanliga och det slår mot Sveriges konkurrenskraft som industri- och handelsnation. Med slitna spårssystem, växlar, kontaktledningar och ställverk bör detta leda till prioriterade insatser på berörda bangårdar, som är livsviktiga för import och export.

Bilaga 3G

Servicefönster – har för första gången lagts ut mera frekvent i tågplan T17 och man kan se att detta nu skapar stora problem för framförallt den långa godstågstrafiken som fått kraftigt förlängda gångtider eller flyttade lägen flera timmar. Med en allt större del av banan som har servicefönster befarar Green Cargo att den långväga godstågstrafiken får än svårare att upprätthålla konkurrenskraften gentemot andra trafikslag. Det gäller inte minst Green Cargo vagnslastssystem som är beroende av effektiva anslutningar i hubbarna för att fungera. Green Cargo välkomnar banarbeten men de måste ha en hög utnyttjandegrad, 95% torde vara ett adekvat mål. Vi är tveksamma till att servicefönster är rätt metod för att uppnå en effektiv användning av befintlig kapacitet.

Precisering av övriga större arbeten på övriga regioner måste göras som Östra regionen gjort, d.v.s. med veckor och preliminära tider för att man ska kunna bilda sig en uppfattning om arbetets inverkan på tågplan. Etapplaner med flera års framförhållning måste eftersträvas. Dessa är sedan en förutsättning i tågplanprocessen.

Bilaga 6 B – Orsakskoder

1.1 Inledning

Vi anser att TRV bör medverka i en större omfattning, samt ha ett större ansvar till att nivå 3 uppdateras, i första hand vid händelser på linjen genom att kontakta föraren.

1.3 Principer för användande vid merförseningar

Green Cargo AB anser att tågledare/tågklarare även ska eftersträva en rapportering på nivå tre, förutom nivå 1 och 2.

- Undantag

FOI-koder med nivå 3 bör tillämpas för inväntande förbindelser och omlopp i syfte för förenklad uppföljning samt förbättrat informationsmaterial i system Här&Nu.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Sörmland är i hög grad beroende av goda kommunikationer till omkringliggande län. De största pendlingsflödena återfinns mellan Södermanlands och Stockholms län med 20 000 arbetspendlare. Förbindelserna från och till Stockholms län, men även andra grannlän, har också stor betydelse för affärsresor, och därmed näringslivet, samt resor i fritiden.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken. Detta sker bland annat via trafikavtal som förvaltas av MÅLAB resp. Stockholms läns landstings trafikförvaltning, men även genom mer långsiktiga åtaganden med syfte att ytterligare förbättra regionaltrafik med tåg och därmed skapa en stabil grund för fortsatt utveckling och balans på arbets- och bostadsmarknaden i Mälardalen. Som exempel kan nämnas Sörmlands borgensåtagande om 1 909 miljoner kronor för nya järnvägsfordon och medfinansieringsavtal med staten för Citybanan uppgående till cirka 727 miljoner kronor.

Vi eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. För Mälardalsregionens (och även många andra regioners) tågtrafik har dock utvecklingen gått åt motsatt håll. I Sörmland gäller det främst, men inte enbart, regionaltågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) och Gnestapendeln Södertälje C-Gnesta. Till kommande års tågplan T18 blir det återigen försämringar när vi inte längre kan anpassa avgångarna till av arbetspendlarna efterfrågade tider vilket redan har lett till reaktioner från våra resenärer. Dessutom tvingas vi till ytterligare anpassningar till fjärrtågstrafiken med olika tidtabeller för ett och samma tåg beroende på veckodag. Hela trafiksystemet, inklusive anslutningsresorna, kommer att uppfattas som mindre attraktivt för resenären, en utveckling som går rakt emot nationella och regionala mål.

Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Sörmlands kollektivtrafikmyndighet särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2019. För övrigt hänvisar vi till MÅLAB:s yttrande.

[Punkt 2.3.3. Ramavtal](#)

Vi anser att Ramavtal kan utgöra ett av verktygen för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretagen. Se även kommentarer punkt 4.4., Tilldelningsprocessen.

[Punkt 4.4. Tilldelningsprocessen](#)

Ramvillkoren har förändrats markant sedan avregleringen fått effekt med kraftigt ökat trafikarbete på exempelvis Västra stambanan som följd. Också Transportstyrelsen har pekat på brister i kapacitetstilldelningen som behöver åtgärdas. Vi delar denna kritik. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet. Vill vi därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar.



Mer konkret, och med anledning av T 18:s utfall, vill vi också framföra att vi anser det som orimligt att tåglägen som enbart ansöks för enstaka dagar tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Detta leder till olika tidtabeller för ett och samma tåg, beroende på veckodag, vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet. Identifieringsvillkoren för definition av prioriteringskategori (punkt 3.3. i bilaga 4B) bör därför kompletteras med uppgift om gångdagar.

Ramavtal eller ett system med fördefinierade kanaler utgör andra, mer kraftfulla verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och bör ingå i en mer generell analys av möjliga framtida verktyg i tilldelningsprocessen.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Takbeloppet för ersättning för merkostnader på 40 MSEK under bör väsentligt höjas eller tas bort.

Tilldelning av kapacitet

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv, där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för affärsresor. Nuvarande värdering kan få som konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional- och lokaltrafik. Tåg med övervägande dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser mer sällan.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag fredag är olyckligt. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen. Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg, vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik.

En fortsatt översyn av prioriteringskriterierna kan utgöra en del i ett sådant arbete. Ramavtal eller ett system med fördefinierade kanaler utgör andra, mer kraftfulla, verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande. Ett sådant system kan för övrigt också gynna snabbtågens framkomlighet.

Vi saknar en värdering av associationer med andra trafikslag än tåg. För ett pendeltågssystem som är en del av ett kollektivtrafiksystem är anslutande busstrafik viktig. Om exempelvis den taktfasta tidtabellen bryts, kan det innebära att bussanslutningarna inte kan hållas. Alternativt kan det innebära att bussarna måste förskjutas, vilket medför avsevärda kostnader om detta sker i dimensionerande tidsavsnitt och förskjutningarna innebär att fler bussar måste sättas in.

Vi saknar vidare en värdering av vilka alternativa transportlösningar som står till buds och kostnaderna för dessa i de situationer där ett tågläge måste strykas. Om det inte finns någon



alternativ möjlighet att lösa transportuppgiften borde tågläget påföras ett högre värde jämfört med ett där alternativ finns. Ett alternativt sätt att lösa transportuppgiften kan vara att exempelvis slå ihop två tåg som går nära varandra i tid till ett, att låta tåget gå en annan väg som fortfarande möjliggör transportuppgiften eller att ersätta tågläget med buss.

SLL efterlyser även att TrV nära framtid utställer någon form av tillgänglighetsnivå, som garanti, för hela banor/bansträckningar i JNB alternativt i TRAV.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN, REGION VÄSTMANLAND

Generellt är vår uppfattning att underhållet på infrastrukturen måste vara av den karaktären att Trafikverket kan sätta axellast och hastighet så att den inte fluktuerar över tid.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

Generellt är vår uppfattning att underhållet på infrastrukturen måste vara av den karaktären att Trafikverket kan sätta axellast och hastighet så att den inte fluktuerar över tid.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Till T19 kommer JLT att ta ett större samordningsansvar inom Krösatågen. Dagens två Krösatågssystem (Original och Syd) ska integreras till ett gemensamt system med ett nytt operatörsavtal. Det är i nuläget brist på tågnummer för delen inom Krösa Original. Tågnummer återfinns i kommande tågplan i tre olika nummerserier vilket skapar otydlighet och gör systemet svårarbetat. Inför arbetet med T19 kommer behovet av tågnummer öka ytterligare och JLT ser ett behov av att kunna säkra en större serie av tågnummer för det fortsatta arbetet med T19.

Jönköpings Länstrafik trafikerar sträckan Nässjö - Tranås med 15 dubbelturer. Av dessa kan enbart tre vända i Tranås. Övriga 12 dubbelturer tvingas vända i Boxholm vilket skapar en ökad belastning på södra stambanan mellan Tranås - Boxholm. Det har tidigare genomförts utredningar som visar på stor samhällsnytta med ökad vändkapacitet i Tranås. Det vore önskvärt att Trafikverket fortsätter arbetet med ökad vändkapacitet i Tranås inför kommande tågplanearbete.

För att kunna möjliggöra en genomgående resa mellan Region Jönköping och Östergötland är det viktigt att regionaltågstrafiken kan samordnas med korta bytestider i Tranås. JLT har återkommande fått ändrade ankomst och avgångstider där bytena mellan tågsystemen försvåras då Krösatågen prioriteras ned framför andra tåg. I det långsiktiga perspektivet driver detta ökade kostnader för kollektivtrafikmyndigheten både genom ineffektiva trafikupplägg med även ökad subventioneringsgrad då resan blir mindre attraktivt för resenärer. För Trafikverket skapar detta en ökad belastning mellan Tranås och Boxholm. JLT ser att offentlig finansierad regionaltågstrafik ska ges ökad prioritering i tilldelningsprocessen för att kunna utveckla trafiken i ett kundperspektiv.



YTTRANDE FRÅN MÄLAB

Infrastruktur

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på stambanorna kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet.

Tågplan 2018 har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen, inte minst på Västra stambanan. Bristerna har resulterat i tåglägen som negativt påverkar våra resenärer och inte minst dagliga pendlare, brister består dels i tåglägen som avviker mot de tidslägen som arbetspendlarna och näringsliv efterfrågar, dels innehåller stora tidpåslag som förlänger restiden för kunderna och samtidigt ökar produktionskostnaderna. Sammantaget hämmar dessa brister samhällets övergripande mål och utvecklingen av arbetsmarknadsområdet samt överflyttningen till miljövänliga transportlösningar.

Ett flertal brister i Tågplan 2018 gick till tvisteförhandlingar och Trafikverket förklarade del av infrastrukturen för överbelastad. Bristerna i infrastrukturen finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt fortsätta öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan för att möta den trängsel som finns på banan och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar. Åtgärder i infrastrukturen, som medger kortare intervall mellan tåg från 5 till 3 min samt ytterligare förbigångsspår, är några åtgärder på Västra stambanan som tidsmässigt bör forceras och prioriteras av Trafikverket.

Tilldelning av kapacitet

Med erfarenhet från tågplaneprocessen de senaste åren, behöver Trafikverket tidigare under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med kreativa lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar under tvisteförhandlingar.

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för affärsresor. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal tågtrafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser mer sällan. Vi vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag är olyckligt. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen.

Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik.

Den fastställda tågplanen för Tågplan 2018 har bekräftat att nuvarande spårkapacitet på Västra stambanan i högtrafik inte medger en blandning av pendeltåg, snabbtåg, regionaltåg övriga fjärrgående persontåg samt godståg. Det bör därför övervägas att styra godstågen till tid utanför persontrafikens högtrafiktid fram till dess att kapacitetshöjande åtgärder har genomförts.

Ett system med fördefinierade tåglägeskanaler bör provas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter. Fördefinierade tåglägen ses som ett verktyg att nå ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och bör ingå i en analys av tilldelningsprocessen. Trafikverket bör skyndsamt påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Ramavtal

Om ramavtal kan bidra till att skapa bättre förutsägbarhet och stabilitet för trafiken och dess kunder, så anser MÄLAB att Trafikverket bör inleda processer som möjliggör tecknandet av ramavtal för den regionala tågtrafiken i Mälardalen.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

Bilaga 3(G)C

Västtrafik anser att Trafikverket behöver skapa möjligheter att bevaka stationerna Horred och Järpås, i syfte att underlätta möjligheter till framtida trafikupplägg på berörda järnvägssträckor.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående synpunkter är svåra att härleda till samrådsunderlaget Järnvägsnätsbeskrivning 2019 och kommer därmed att överlämnas till pågående kunddialog för vidare beredning.

Kapitel 3 – Infrastruktur

Avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

3.4 Trafikrestriktioner

Trafikverket har inte fullständig kunskap om JF olika lok och dess dragkraftsförmåga. Detta är en fråga som har diskuterats i omgångar och är löst enligt vår uppfattning. Vi har sedan tiotalet år reglerat frågan i TRAV, olyckligt med en formulering i JNB som åter skulle kunna skapa otydligheter i det operativa arbetet. Vi föreslår att tillägget i JNB 2019 stryks och texten från tidigare år behålls.

Stryk således denna text:

Trafikverket kan alltid fatta beslut om generella begränsningar av vagnvikten för alla järnvägsföretag inom geografiska områden när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket behöver ha en möjlighet att begränsa vagnsvikten när problem väntas uppstå eller uppstår. Dragkraftsförmågan är endast relevant när vagnsviktsbegränsningar görs på grund av spårhalka. För samtliga övriga orsaker såsom befarat ras, översvämning eller liknande är det tågets totala vikt som är avgörande om transporten kan genomföras eller inte.

Av ovanstående text har Trafikverket inte för avsikt att ändra i texten som Green Cargo önskar. Trafikverket anser inte att denna punkt påverkas av ändringen i förhållande till tidigare text.

Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättning

TRV behöver förtydliga om det finns någon restriktion för bandel 652 Öxnered-Herrljunga. I kap 3.4.1.1 finns bandel 652 med i en tabell med bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering. Men i samma stycke finns sedan ingen beskrivning av vilken restriktion som gäller för bandel 652, vilket det gör för samtliga andra bandelar i tabellen.

Bandel 711 Sandhem -- (Nässjö)

På sträckan Sandhem Mullsjö, km 25+271 - 38+036, är hastigheten nedsatt till 140 km/h.

Trafikverkets målsättning bör vara att skapa en tidtabell som medger anslutningar i både Falköping och Nässjö.

Trafikverkets kommentar

Bandel 652 stryks ur tabellen, då det inte finns någon beskrivning av eventuella restriktioner på denna bandel i texten nedanför. För närvarande råder förvisso restriktioner (sth 50) för loktåg på sträckan Håkantorp – Öxnered. Dessa restriktioner genomgår dock en översyn just nu, och förväntas inom kort justeras. Anläggningen är medtagen, varför nedsatt hastighet för tyngre tåg är en nödvändighet fram till dess att spårbyte är genomfört (i nuläget planerat till 2020), men nedsättningen bör vara utformad på ett för anläggningen mer relevant sätt än den är i nuläget. Ett avvikelsemeddelande till JNB 2018 och 2019 kommer så småningom att gå ut där dessa restriktioner förtydligas.

När det gäller bandel 711, kommer Trafikverket att sträva efter att tillmötesgå Västtrafiks önskemål, och hyser gott hopp att lyckas.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN, REGION VÄSTMANLAND

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Vi påtalar liksom i vårt svar föregående år gällande JNB 2018 att en mer detaljerad information efterlyses, så att det framgår sedan när begränsningar gällande axellast och hastighet gäller, dvs om den är upptagen i tidigare JNB för aktuell sträcka. Likväl så bör även tidigare värden för axellast och hastighet framgå för bana/sträcka.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Vi påtalar liksom i vårt svar föregående år gällande JNB 2018 att en mer detaljerad information efterlyses, så att det framgår sedan när begränsningar gällande axellast och hastighet gäller, dvs om den är upptagen i tidigare JNB för aktuell sträcka. Likväl så bör även tidigare värden för axellast och hastighet framgå för bana/sträcka.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar påminnelsen om önskemålet att det förtydligas vilka nedsättningar som är nytillkomna i aktuell JNB. Vi inser också att det är information som underlättar förståelsen för den som läser. Då JNB ska beskriva förutsättningarna under just ett trafikeringsår, anser dock Trafikverket att den informationen inte ska finnas där. Däremot kommer vi att sträva efter att vid de övriga informationstillfällen som finns runt JNB (framförallt JNB-dagen och risksamrådet) framhäva de förändringar som har gjorts sedan tidigare JNB.

Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Kap 3, avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Kriteriet A1 "mer än 3 dygn" bör justeras till "mer än 2 dygn".

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Kriteriet A1 "mer än 3 dygn" bör justeras till "mer än 2 dygn".

Trafikverkets kommentar

Med anledning av att den delegerade akten EU 2017/2075 ersätter Bilaga VII till SERA- direktivet EU 2012/34 som publicerades den 14 november och därmed vinner laga kraft 4 december 2017. Där beskrivs bland annat hur infrastrukturförvaltare ska hantera restriktioner i samråd med branschen. Utifrån beslutet ser Trafikverket att förändringar måste göras i dagens process och bland annat hantering av PSB. Detta kommer att hanteras via avvikelsemeddelande för JNB 2019. Beslutet genererar även behov av förändringar i Tilldelningsprocessen för T20 samt T21.

Med anledning av detta så avser Trafikverket inte att göra föreslagen förändringar av kriteriet A1.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Inför tågplan T18 så var Trafikverkets avsikt att på ett bättre sätt tillgodose de långväga tågens behov av konkurrenskraftiga tidtabeller genom att skapa godskorridorer för långväga tåg. Detta blev inte av vilket vi starkt beklagar. Vi hoppas att man i arbetet med tågplan T19 på nytt tar sig an detta problem genom att öka fokus på framförallt långväga godståg och de problem som finns för dessa att få optimala tidtabeller.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har som ambition inför arbetet med tilldelningsprocessen T19 i samråd med berörda järnvägsföretag ta fram informella nationella godstågskorridorer för delar av den långväga godstågstrafiken.

Avsnitt 4.2.2 Ad hoc-ansökan

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

4.2.2 Ad hoc-ansökan

Under rubriken "riktlinjer för ad hoc-ansökan" anges att "ansökningar med kort varsel, orsakade av störning, ska kompletteras med begäran om förtur". Detta förfarande anser vi är att betrakta som omotiverat dubbelarbete samt att det regelmässigt riskerar att ytterligare försena processen.

Trafikverkets kommentar

Förtursansökan är viktig både för att säkerställa att hanteringen med "Först in, först ut" inte bryts på grund av ärenden som inte har giltiga skäl till det, samt för att belysa för Planering att ett ärende av den typen har inkommit och att det måste prioriteras, för att säkerställa att det inte blir liggandes.

"Störning" är dessutom ett tolkningsbart begrepp och därför behövs förtydligandet om det särskilda ärendets störning till Nationell Samordnare.

Processen blir inte försenad eftersom ärendet alltid kan skickas in först och förtursansökan därefter. Däremot så kan hanteringen påskyndas då vikten av hanteringen förtydligas av förtursansökan.

Trafikverket anser därför att det extraarbete som det här innebär inte är onödigt dubbelarbete samt att hanteringen inte försenar processen utan förbättrar den.

Avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Riktlinjen, Täthet mellan tåg, brukar presenteras i samband med JNB och bör ingå i JNB under kapitel 4, då det har styrande inverkan på hur trafiken planeras.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

[Kap 4, Täthet mellan tåg](#)

Denna riktlinje brukar presenteras i samband med JNB. MTR anser att den skall ingå i JNB under kapitel 4.

[Trafikverkets kommentar](#)

JNB har en grundstruktur och det finns fastställda kriterier för vad som ska ingå i JNB. Riktlinje Täthet mellan tåg kan med anledning av dessa inte publiceras i JNB kapitel 4. Trafikverkets avser dock att i samband med publiceringen av JNB även redovisa Täthet mellan tåg i ett särskilt dokument.

Avsnitt 4.3.3.3 Trångsektorsplaner

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

[4.3.3.3 Trångsektorsplaner](#)

Kommer det att publiceras en kanalmall för trångsektorsplan för Göteborg? (likt den som finns i JNB 2018 på hemsidan under rubriken Övriga dokument).

[Trafikverkets kommentar](#)

Trafikverket kommer att ta fram samt publicera motsvarande material för 2019.

Kapitel 5 - Tjänster

Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

[Kap 5, avsnitt 5.3.1.4 Uppställning på sidospår](#)

Information om av TrV tillhandahållen nivå för snöröjning saknas. Referens till 5.3.1.2, avsnitt Tillträde till lastplats, där det tydligt framgår.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

[Avsnitt 5.3.1.4 Uppställning på sidospår](#)

Information om av TrV tillhandahållen nivå för snöröjning saknas och bör kompletteras. Referens till 5.3.1.2, avsnitt Tillträde till lastplats, där det tydligt framgår.

[Trafikverkets kommentar](#)

Trafikverket ansvarar för att den infrastruktur som vi förvaltar snöröjs och kan trafikeras i enlighet med avtalade tjänster. Gällande tjänsten "Tillträde till lastplats" så nämns snöröjning särskilt, med anledning av att den röjda snön kan komma att läggas inom området för den avtalade tjänsten.

Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

5.4.3 Tjänster som gäller Specialtransporter och farligt gods

Tillagd typ av specialtransport:

”- är särskilt effektkrävande, d.v.s. har en vagnvikt på mer än 2400ton och har 3 lok eller fler (med uppfälld strömvagnare)”

Definieras som ”-effektkrävande transporter”

Green Cargo håller med om att 3 lok med uppfälld strömvagnare bör hanteras eftersom upptrycket med 3 lok på vissa sträckor riskerar kontaktledningsskador, men det bör fortsatt hanteras via linjeboken. Trafikverket ansvarar bara för vagnvikten med avseende på tidtabeller och det hanteras i tågplaneprocessen, där ska även frågan om effekttuttag hanteras. Vagnvikt ska således inte hanteras som specialtransport då det är en fråga om dragkraftförmåga och i de fallen är utanför Trafikverkets ansvar.

Det finns ingen beskrivning för Trafikverkets nya process när transporttillstånd kommer att medfölja anpassad tidtabell samt hur operativa, tillfälliga transporttillstånd ska ansökas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för ert engagemang i arbetet att förbättra JNB. Vi uppfattar er synpunkt som flerdelad. Linjeboken beskriver de sträckor där fler lok än två med uppfällda strömvagnare inte får framföras. Den restriktion som beskrivs i avsnitt 5.4.3 är kombinationen av framförandet av flera lok och en hög vagnvikt, vilket sammantaget kräver ett stort effekttuttag. För att leverera en robust tidtabell och en säkert framförande kräver ett sådant tågläge både en utredning gällande infrastrukturens möjligheter och en särskild trafikledning i det operativa läget. Texten i JNB 5.4.3 kvarstår och vi fortsätter med nuvarande arbetssätt.

Gällande kommentaren om att den nya processen inte beskrivs, så avser vi att göra ett tillägg för att tydliggöra detta.

Kapitel 6 – Avgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo har under tioalet år reserverat sig mot de kraftiga banavgiftshöjningarna som Trafikverket genomfört och fortsätter att genomföra. Bara att konstatera att vi talat för döva öron och att de uttalade politiska målen med flytt av transporter från väg till järnväg och sjö på intet sätt stöds av Trafikverket banavgiftsuttag. Trafikverket medverkar på ett sätt så att klimatmålen och ett fossilfritt Sverige 2030 inte kommer att nås.

I JNB 2019 ombalanseras banavgifter så att slitage tar en större andel än avgifter rörande kapacitet. Kraftiga höjningar rörande bruttotonkm medan tåglägesavgifter och passageavgifter får en blygsam höjning. Detta slår mot godstrafiken medan resandetågen får en relativt mindre höjning. Avsaknaden av differentiering på avgifter knutet till den kvalitet olika järnvägsföretag erhåller lyser med sin totala



frånvaro. Förslaget är att differentiering sker på tilldelad kapacitet mätt som tidspåslag ("skogstid") gentemot nettogångtid.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets uttag av banavgifter sker inom ramen för de regler som järnvägslagen (2004:519) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 ger.

Med de nivåer som banavgifterna historiskt har haft i Sverige har det varit nödvändigt att höja avgifterna för att anpassa dem till reglerade miniminivåer. Green Cargo har rätt i att en sådan anpassning inte stödjer klimatmålen, och det förhållandet har Trafikverket öppet redovisat i sammanhang där vi haft anledning att göra så. Vi har också pekat på andra mekanismer som regelverket medger och som syftar till kan motverka de negativa effekterna av höjda banavgifter. Det är emellertid inte upp till Trafikverket att besluta om sådana åtgärder.

Trafikverket har övervägt att koppla banavgifter till tåglägeskvalitet, exempelvis förekomst av skogstid. Det skedde senast i ett regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade den 24 februari 2017 (TRV 2017:033).

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Punkt 6. Avgifter

Vi anser att höjningen av tåglägesavgifterna är orimlig då fortfarande inga större förbättringar i infrastrukturen har genomförts. Det blir därmed omöjligt att genom ökat produktivitet kompensera för de ökade kostnaderna, tvärtom riskerar förändringarna enligt beskrivningarna ovan leda till försämrad trafikekonomi.

När det gäller passageavgiften välkomnar vi förändringen söder om Stockholm och slopandet av område I.

Trafikverkets kommentar

Höjningen av Tågläge Hög – avgiftsnivån på de mest välfrekventerade stråken – är 2,5 procent. Höjningen av Tågläge Mellan är 4 procent och Tågläge Bas är 10 procent.

Banavgifterna används för att finansiera drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket har i fastställd nationell plan för transportinfrastrukturen räknat med att banavgifterna ska inbringa vissa intäkter. Om dessa skulle utebli minskar utrymmet för att vidmakthålla infrastrukturen. Därför är det angeläget att avgifterna sätts så att de i planen beräknade intäkterna kan inbringas.

Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.1 Avgiftsprinciper

I stycke 4 står att alla avgifter ska betalas om kapaciteten inte används och inte har avbokats. Vi utgår dock från att spåravgiften är undantagen. Det vore anmärkningsvärt att begära att spåravgift ska betalas då inte något slitage uppstått i det läget.

Trafikverkets kommentar

I det stycke Green Cargo refererar till så hänvisar Trafikverket till avsnitt 6.4 där bokningsavgiften behandlas. I tabell 6.19 i avsnitt 6.4 framgår att bokningsavgiften beräknas som andel av tåglägesavgiften.

Avsnitt 6.3.1 Avgiftssystem

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Kapitel 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Trafikverket gör gällande att man avser att kraftigt höja stora delar av kostnadsmassan för att bedriva trafik på statens spåranläggning i och med föreslagna höjningar för spår- och tåglägesavgifter från Tågplan 2019.

De föreslagna höjningarna (över 6% för spåravgift persontrafik och likaledes upp till 10% för tåglägesavgifterna jämfört med avgifterna i Tågplan 2018) skapar konkurrensnackdelar gentemot andra transportslag. Den undermåliga kvaliteten/statusen på statens spåranläggning behöver tas i beaktande vid så pass signifikanta kostnadsökningar, inte minst då anläggningens undermåliga status leder till stora kvalitetsbristkostnader för oss järnvägsföretag. Transdev Sverige AB yrkar därför på en frysning av avgifterna i enlighet med nivåerna i Tågplan 2018.

Trafikverkets kommentar

Banavgifterna används för att finansiera drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket har i fastställd nationell plan för transportinfrastrukturen räknat med att banavgifterna ska inbringa vissa intäkter. Om dessa skulle utebli minskar utrymmet för att vidmakthålla infrastrukturen. Därför är det angeläget att avgifterna sätts så att de i planen beräknade intäkterna kan inbringas.

Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.3.1.1 Spåravgift

Att spåravgiften i T-19 beräknas efter medelaxel-last är något Green Cargo AB ser positivt på, då det på ett bättre sätt speglar det slitage som transporten ger upphov till. Green Cargo AB ifrågasätter däremot den indelning av STAX-klasser samt de kraftiga prisökningar som presenteras, något som gör att spåravgiften för Green Cargo AB ökar med 17,4%. Det gör att godstrafiken ånyo får stå för de stora avgiftshöjningarna i T-19 medan persontrafiken endast är med och betalar en liten del av den totala avgiftshöjningen. Vi anser istället att avgiftshöjningen ska förläggas på tåglägesavgiften för att på så sätt skapa incitament att köra tunga och få tåg, istället för halvfulla och många tåg. Med den modellen skulle kapacitet på spåren frigöras.

Trafikverkets kommentar

Det är korrekt att höjningen för godstrafik är större än för persontrafik. Det är emellertid också så att godstrafikens kostnadstäckningsgrad uppgår till ca. 70 % samtidigt som den är avsevärt högre

för persontrafiken. Detta framgår av tabellerna 24 och 25 i Trafikverkets analysunderlag för JNB 2019 (se länk i fotnot 1 nedan).

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

6.3.1.1 Spåravgift

Real Rail Sweden AB är mycket bekymrade över den förslagna höjda spåravgiften för godstrafik på 39 %. Vi har ingen möjlighet att kompensera oss för höjda banavgifter genom att höja priset mot våra transportköpare. Höjer vi våra transportpriser så tappar vi marknadsandelar, då våra transportköpare i större utsträckning kommer köpa vägtransporter i stället och då företrädesvis av billigare utländska biltransportörer. Kombitrafik på järnväg konkurrerar direkt med lastbilar på väg. Om spåravgiften höjs med 39 % samtidigt som det sker andra avgiftshöjningar i JNB 2019 kommer vi på sikt nödgas minska tågantalet genom i hopslagning av befintliga volymer och tåg.

Trafikverkets kommentar

I tabell 2 i Trafikverkets analysunderlag för JNB 2019 (se länk i fotnot 1¹ nedan) framgår att spåravgiften för godstrafik och tjänstetåg med medelaxellast på maximalt 10 ton höjs med 25 procent medan övriga spåravgifter höjs med 11 – 12 procent. Läger man samman förändringarna av samtliga banavgifter blir den procentuella höjningen inte lika stor.

Om ett tåg som till och med Tågplan 2018 belastats med spåravgift för högsta axellast 20 ton under Tågplan 2019 kommer att ha en genomsnittlig axellast som överstiger 17 ton så kommer spåravgiften däremot att öka relativt mycket. En rättvis jämförelse förutsätter att samtliga tåg till och med Tågplan 2018 rätteligen rapporterat och betalat avgift motsvarande högsta axellast 20 ton och att även samtliga tåg från och med Tågplan 2019 verkligen har en genomsnittlig axellast på mer än 17 ton.

Ett tåg kan också hamna i en högre avgiftsnivå om medelaxellast för godståg inte kan beräknas utifrån angivna uppgifter i Opera. Då använder Trafikverket nämligen uppgifter om största tillåtna axellast (STAX) som avgiftsgrundande uppgift enligt vedertagen klassindelning, A – F (se tabell 6.1 i JNB kapitel 6.2). Som framgått i JNB kommer då tåg med STAX överstigande 17 ton men inte 25 ton att debiteras den näst högsta avgiftsnivån för spåravgift.

Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning

YTTRANDE FRÅN MERTZ TRANSPORT AB OCH SANDAHL'S GOODS & PARCEL AB

Angående spåravgifter inom område A, gällande uppställning i kapitel 6.3.2.2;

Spåravgifterna för oss kombioperatörer inom storstadsregionerna utgör en betydande del av kostnaderna för terminalproduktionen.

Behovet av tillgång till spår varierar beroende på kapacitetsuttagen för terminalen, men är av stor betydelse för tillväxten inom den intermodala trafiken. Trafiken på kombiterminaler bygger på ett

1

https://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regi_onoverskridande/1_Styrmedel/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2019.pdf

antal ankomster och avgångar per dag, såväl nationella som internationella transporter. De intermodala järnvägstransporterna jämförs med, och bygger på samma konkurrens delar som lastbilstrafiken. Om transport sker med järnväg ska det ta ungefär samma tid som en reguljär lastbilstransport, och uppfylla kraven för leverans inom samma parametrar som om godset gått på väg. Detta gör att ankommande trafik kommer på morgon-/förmiddag, för att kunna distribueras ankomstdagen i närområdet. Lika självklart förväntar man sig att kunna återlämna samma enhet för transport sent på eftermiddag kväll, för att transporteras i motsatt riktning.

Intermodal transport är uppbyggd på transport av lösa lastbärare, d.v.s. de lyfts av vagnen vid ankomst, och tillgång på vagn ska finnas vid avgång från terminal. På terminalerna skiljs vagn och lastbärare åt, enheten hämtas upp av lastbil medans vagnen stannar kvar.

För en terminal som har hög beläggning, många ankommande och avgående tåg, uppstår naturligt ett behov av att frigöra hanteringsspår från ankommande vagnar, för att på så vis kunna ta emot fler tåg innehållande laster. Som beskrivit ovan uppstår ett överskott av vagnar under dygnet, som måste växlas undan och parkeras på annat spår under mellantiden. Kombiterminaler har i regel ett antal spår där hantering och parkering sker. Kapaciteten på en terminal styrs över tillgången till spår, lyftutrustning och bemanning.

Kostnaderna för spår är en betydande del i verksamheten, och skiljer sig beroende på om terminalen är placerad i storstads-region eller inte. Detta blir en snedvriden konkurrens och en avgörande faktor för vilket transportslag som befintlig och ny kommer att välja.

Alla instanser säger sig arbeta för mer trafik på järnväg, men prisbilden för kombitrafik inom storstadsregionerna, gör att trafiken riskerar utkonkurreras av billigare lastbilstrafik. Den avgift vi betalar i spåravgifter, läggs på respektive operatör som ankommer terminalen, och blir på så vis en förhöjd kostnad för transporten.

Det kan inte vara rimligt att kostnaderna på spår inom storstadregionen ska kosta 5,50;-/100-meter och timme. Denna prissättning måste vara riktad till persontrafiken, som har ett behov av att furnera ett tåg under en kort tid, mellan ankomst och avgång, inte gods som flyttas från väg till järnväg och vice versa.

Om kombitrafik på järnväg skall kunna vara konkurrenskraftig i jämförelse med lastbilen så måste det göras en pragmatisk översyn av prissättningen enligt ovan. Ser man det ur miljösynpunkt så minskar emissionsutsläppen från kombi trafik på järnväg med ca 90 % i jämförelse med landsvägsalternativet.

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B. Trafikverket ser över avgifterna för uppställning och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

YTTRANDE FRÅN TX LOGISTIK AB

Angående spåravgifter inom område A, gällande uppställning i kapitel 6.3.2.2 Spåravgifterna för oss kombioperatörer som kör kombitåg mellan storstadsregionerna utgör en betydande del av

kostnaderna för produktionen. Marknaden är idag pressad av utländska åkare som har en låg prisbild, vilket gör det allt svårare för oss att driva en lönsam kombitrafik i Sverige.

Marknaden är idag pressad av utländska åkare som har en lägre prisbild, vilket gör det allt svårare för oss att driva en lönsam kombitrafik i Sverige.

Vi anser att avgiften för att ställa upp vagnar och lok i anslutning till en kombiterminal i zon A är för alldeles för hög 5,50 sek/timme/100 meter är inte rimlig.

Vårt förslag är att den ändras till 0 sek/timme/100 meter eller jämfställs med zon B d.v.s. 0,30 sek.

Det finns en risk att vi blir tvungna av ekonomiska skäl köra tomma tåg till annan ort i zon B för uppställning, vilket bidrar till ökad trafik på banorna och därmed en ökad trängsel på spåren.

När man tittar på 6.3.2.1 Rangerbangårdar så kostar det 70 sek per ankommande tågsätt, detta harmonierar inte med den avgiften som kombitrafiken drabbas av enligt 6.3.2.2. I den internationella kombitrafiken så använder man kombiterminalerna som rangering i luften mellan de olika tågen, istället för rangeringen på bangården. Detta förfarande har ökat de sista åren och kommer troligtvis att fortsätta öka, därför är det viktigt att det blir en harmonisering av prissättningen mellan kombitrafik och vagnslasttrafiken.

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B. Trafikverket ser över avgifterna för uppställning och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

6.3.2 .2 Uppställning

Ledtiden, d.v.s. transporttiden får marginellt skilja om transport sker på järnväg i jämförelse med landsvägsalternativet. Normalflödet för godstransporterna är att fjärrtransporten sker över natt medan distributionen sker tidig morgon på ankommande gods och sen eftermiddag på avgående gods. För att få kostnadseffektivitet i transportflödet används samma lastbärare som ankommer på morgonen åter till kvällens avgående. Kombitrafik på järnväg är uppbyggd på transport av lösa lastbärare, d.v.s. de lyfts av vagnen vid ankomst, varför vagn måste finnas vid avgång på kvällen från terminal. Vagnarna måste kunna ställas upp/parkeras till rimlig avgift i väntan på upplastning och avgång. Det är inte rimligt att vi skall betala 5,50 SEK per 100-tal spårmeter och timma. Detta snedvrider också konkurrensen i jämförelse med vägalternativet. En tillkommande avgift i startavgiften på ca 430 kr plus att kombitrafik på järnväg redan har en nodkostnad på ca 1000 kr/trailer, då denna forslas från kombiterminal till kundens terminal. Detta krävs inte vid vägtransport, då lastbilen går direkt terminal – terminal. Uppställningsavgift bör betalas, men ovan avgift är inte rimlig, då slitaget är marginellt högre i jämförelse med långtidsuppställning av vagnar.

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B. Trafikverket ser över avgifterna för uppställning och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.



YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Kap 6, avsnitt 6.3.2.2 Uppställning

Olika avgifter tas ut baserat på geografisk placering. Hänsyn bör även tas till uppställningens kvalitet. Det är inte rimligt att uppställning i Tomtebodavägen på icke signalreglerade spår som inte har någon lokal tågklararfunktion har samma avgift som Stockholms C.

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B. Trafikverket ser över avgifterna för uppställning och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Avsnitt 6.3.2.2 - Uppställning

Olika avgifter tas ut baserat på geografisk placering. Hänsyn bör även tas till uppställningens kvalitet. Det är inte rimligt att uppställning i Tomtebodavägen på icke signalreglerade spår, som inte har någon lokal tågklararfunktion, har samma avgift som Stockholms C. Det kan även påpekas att passageavgifterna i praktiken fungerar som en extra skatt på den spårburna kollektivtrafiken, i stället för att det som avsett blir ett medel att styra bort trafik. Passageavgifterna medför en väsentlig kostnad för Stockholms läns landstings Trafikförvaltning eftersom dess uppdrag är att trafikera aktuella sträckor under högt trafik för att avlasta trafiknätet och bidra till regionens klimatmål

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B. Trafikverket ser över avgifterna för uppställning och tar med sig synpunkterna i det kommande arbetet.

Avsnitt 6.3.4 Tjänster som gäller specialtransporter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.3.4 Tjänster som gäller specialtransporter

Transporter som enligt UIC och EN- normer ska framföras kodifierade ska inte belastas med avgifter för transportvillkor (9.064kr/månad) på grund av att Trafikverket inte kodifierat färdigt banan. Det räcker med att JF nödgas till onödig administrativ hantering med transportvillkor.

Green Cargo anser inte att JF skall betala dubbla handläggningskostnader gällande hantering av specialtransporter. När Spectra infördes förändrades hanteringen av specialtransporter i syfte att underlätta villkors och tillståndshantering, detta borde då även speglas i avgifter till JF. JF debiteras för handläggning av villkor och tillstånd, därutöver tillkommer en kilometeravgift för bevakning av de sträckor som finns med i villkoret. Kilometeravgiften tillkom årsskiftet 2012-2013. Vi anser inte att avgiften för bevakning av sträckor speglar de kostnader Trafikverket har gällande detta. Green Cargo

anser att handläggningsavgift för transporttillstånd redan är betald i samband med villkorsansökan samt bevakningsavgiften. Kilometeravgiften i villkoren har inneburit en oerhört stor avgiftsbelastning för JF. Dessa avgifter belastar enbart godstrafiken, vilken redan innan är mycket hårt avgiftsbelagd.

Det finns ingen beskrivning gällande debitering av handläggning för transporttillstånd i den nya processen, när tillstånd medföljer anpassad tidtabell.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar med kodifiering inom ramen för projektet med längre och tyngre tåg. Trafikverket tar med sig övriga synpunkter i det fortsatta arbetet.

Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.4 Bokningsavgift

Green Cargo kräver att specifikation erhålls i Kling, över vilka tåg som ej avbokats och ej gått.

Trafikverkets kommentar

Kling fakturaspecifikation visar de tågs delsträckor som har blivit fakturerade avgifter. Det kan finnas delsträckor som inte blivit fakturerade avgifter och då finns inte dessa med i Kling fakturaspecifikation. Kling fakturaspecifikation är inte tänkt som ett uppföljningssystem för att se ett tågs tågföring utan Trafikverket rekommenderar IT-systemet Lupp för att hämta denna information.

Vill ett järnvägsföretag se om ett tåg har fakturerats t.ex. spåravgift trots att tåget inte har gått så finns det redan idag en möjlighet att hämta detaljdata för tågets spåravgift i Kling fakturaspecifikation. Järnvägsföretaget kan där kontrollera datamängderna kring inställelse, verklig ankomsttid och verklig avgångstid och därigenom dra slutsatsen att tåget ej har avbokats och inte heller har gått. Avsnitt 6.4.1 Bokningsavgift.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Kapitel 6.4.1 Bokningsavgift

Avseende principen med bokningsavgifter saknas det en beskrivning kring vad som gäller för den kapacitet som ett järnvägsföretag inte kan avbeställa med minst 60 dagars framförhållning. Med tanke på att ad-hoc processen enligt JNB 2019 öppnar den 16 oktober 2018, så är det mindre än 60 dagar innan tågplanen börjar att gälla den 9 december 2018, och således kan inte järnvägsföretaget undkomma bokningsavgift om scenariot skulle vara sådant..

Trafikverkets kommentar

Bokningsavgifter gäller från 48 dagar.

Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

Redan i JNB 2012 införde Trafikverket en modell för verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter som ett incitament för samtliga aktörer att minimera avvikelser. Trots den tid som gått sedan införandet har TRV fortsatt stora problem med att ange rätt orsakskod, vilket lett till ökat administrativt arbete för Green Cargo med att kontrollera och överklaga felaktiga orsakskoder.

Vi föreslår därför som en kompensation för vårt administrativa arbete, att TRV får erlægga en avgift á 1.000 kr per försening alternativt 10.000 kr per händelse¹ där den ursprungliga orsakskodningen ändrats genom överklagande.

1. Händelse = Flertal förseningar kopplade till ett så kallat händelsenummer.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

Redan i JNB 2012 införde Trafikverket en modell för verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter som ett incitament för samtliga aktörer att minimera avvikelser. Trots den tid som gått sedan införandet har TRV fortsatt stora problem med att ange rätt orsakskod, vilket lett till ökat administrativt arbete för Real Rail med att kontrollera och överklaga felaktiga orsakskoder.

Vi föreslår därför som en kompensation för vårt administrativa arbete, att TRV får erlægga en avgift á 1000 kr per försening alternativt 10 000 per händelse där den ursprungliga orsakskodningen ändrats genom överklagande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har bedrivit ett intensivt och transparent kvalitetsarbete vad avser orsakskodningen, och följer kontinuerligt upp kvaliteten och redovisar detta för branschorganisationer och avtalskunder på järnväg. För att öka kvaliteten i det korta perspektivet genomför Trafikverket under 2017 en utbildning för all personal som utför orsakskodning. Trafikverket bygger också upp en supportfunktion till de som orsakskodar som ska stödja vid de fall som osäkerheter finns i vilken kod som ska anges. Huvudsyftet borde vara att få så korrekt orsakskod som möjligt och att i de fall det finns brister vidta korrigering åtgärder och redovisa utfallet på ett transparant sätt för de som berörs.

I det lite längre tidsperspektivet bedriver Trafikverket tillsammans med branschorganisationer på järnväg ett utvecklingsarbete för att ta fram en ny modell för orsaksrapportering. Den bygger på att alla som har information om en avvikelse ska ange den informationen. Den nya modellen förväntas leda till en högre kvalitet i orsakskodningen eftersom det redan i inledande skede kommer att finnas tillgång till mer information om händelsen. Om den nya modellen införs så kommer Trafikverket och avtalskunderna på järnväg att gemensamt bidra till vilken kod som ska anges och efter en samlad bedömning sätta en orsakskod. Frågan om kvalitetsavgift för förfelkodning har diskuterats tidigare och Trafikverket har meddelat att vi bedömer att det saknas laglig möjlighet att tillämpa kvalitetsavgiftssystemet för detta ändamål.

Avsnitt 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter för merförseningar, dubbelriktad modell

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Stor osäkerhet kring orsakskoden (FAT).

Green Cargo förutsätter att TRV tänkt igenom alla tänkbara scenarior när det gäller fakturering och händelser så att JF inte drabbas av ytterligare administrativt arbete och kostnader det medför.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket valde att inte införa kvalitetsavgift på koden FAT som planerat med anledning av att det fanns tekniska och administrativa hinder. Trafikverket arbetar för att ta bort de tekniska och administrativa hindren och därefter återuppta dialogen med kunder och branschorganisationer som berörs för att planera ett införande av en kvalitetsavgift på orsakskoden FAT.

Avsnitt 6.5.1.2 Kvalitetsavgifter för merförseningar, enkelriktad modell

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Vi välkomnar de föreslagna nya stegen och nivåerna i den enkelriktade modellen, där ersättning utgår även vid förseningar som förorsakas av Trafikverkets åtaganden och som överstiger 30 min för persontrafik, även om nivåerna fortfarande inte står i paritet till det åtaganden vi har gentemot våra resenärer i händelse av större förseningar. Är Trafikverkets avsikt att den föreslagna modellen ska implementeras oberoende av eventuellt införande av ny Järnvägslag, där bland annat regressmöjligheten för just resenärers rätt till ersättning vid större förseningar enligt förordning förorsakade av infrastrukturförvaltaren kan finnas med?

Trafikverkets kommentar

Det pågår nu ett arbete med en lagrådsremiss om ny järnvägslag som vi inte vet på vilket sätt det påverkar detta och de affärsvillkor som finns på järnvägsmarknaden idag och de ändringar som föreslås 2019.

Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Trafikverket har med sin process för bestridande av orsakskoder kopplat till merförseningar skapat en lösning som, i vår mening, skapar en orimlig administrativ börda för oss som järnvägsföretag, inte minst för oss mindre aktörer. Processen bygger på att det står Trafikverket fritt att fram till och med den tredje dagen efter att ett tågläge påbörjats ange vad Trafikverket menar är orsaken till en merförsening, därefter har vi som järnvägsföretag rätt att inkomma med eventuella bestridande mellan dag fyra och sex efter det att tågläget påbörjats. I praktiken innebär det att vi som



järnvägsföretag kontinuerligt behöver kontrollera om den orsak Trafikverket angivit vid merförseningar delas av oss som järnvägsföretag. Den nödvändiga kontinuiteten, som vi ser det, är att vi i det närmaste behöver göra en kontroll varje dag på året för att inte passera det givna tidsutrymmet för bestridande som anges i processen. En möjlig processanpassning, som vi förordar, är att låta oss järnvägsföretag bestrida den orsakskod som Trafikverket angivit från första början, vilket i regel är under dag 0, och inte invänta eventuella justeringar som kan ske fram till och med dag 3 efter att tågläget påbörjades. Vidare menar vi att en annan anpassning av processen är att de tre dagar vi som järnvägsföretag har på oss att bestrida är arbetsdagar och inte kalenderdagar, då vi annars måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket och BTO arbetar för närvarande med gemensamma krafter inom projektet Kvalité i Kvalitetsarbetet.

Inom ramen för detta projekt tittar vi gemensamt på hur processen för att få fram en korrekt orsakskod ska se ut, bara för att lyfta ut en av de delar som vi avser förbättra.

De synpunkter och förslag som Transdev noterat finns med i projektets fortsatta arbete.

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN LKAB

Med detta mail lämnas nedan LKAB's synpunkter på JNB 2019, Bilaga 3b Planerade större banarbeten:

- PSB 253 269 HAR LAB, trafikavbrott veckorna 1850-1949 kl 21:00-03:00
- PSB 253 267 LIN HAR, trafikavbrott veckorna 1850-1949 kl 20:50-02:50

Dessa arbeten är i konflikt med LKAB's tåglägen 9967 & 9944. Samt även med de för tågplan 2018 anpassade tåglägena 19944 och 19967 (med hänsyn till tider i T2018).

För att vara acceptabelt för LKAB krävs:

1. Undantag för trafikavbrott under veckorna 1926-1935 så att ordinarie tåglägen 9967 & 9944 kan köras.
Detta är kritiskt för LKAB's årliga koltransporter från Luleå till Kiruna/Svappavaara.
2. Anpassningar av tåglägena 19944&19967 (alternativt ändring av trafikavbrottstider) så att dessa tåglägen är körbara övrig tid.
Eftersom dessa tåglägen sannolikt blir gränståg mot jobben önskas skriftlig överenskommelse om att tågen kan gå även vid förseningar upp till 1 timme.
Beroende på vilka tider som 19944&19967 erhåller, kan behov av anpassningar av övriga LKAB's tåglägen mellan KMB-KOS uppkomma, för att säkra effektiva omlopp.

Trafikverkets kommentar

Objekt 253 269 Harrå-Lappberg, Objekt 253 267 Linaälv-Harrå

1. *Trafikverkets behov är 6 timmar per skift för att kunna utföra arbetet.*

Möjligt med ett avbrott för 9944/9967 ordinarie läge under vecka 1926-35, förutsatt att 6 timmar per skift kan planeras in övriga veckor 1850-25, 1836-49.

2. Trafikverket kan inte göra en skriftlig överenskommelse när tåg 19944/19967 är försenade upp till en timme.

YTTRANDE FRÅN CARGONET AS

Malmbanan Harrå-Lappberg N253267 PSB N1:

Dette arbeidet har en oppstart kl 21:00 på strekningen Harrå-Lappberg. CargoNet har i T18 et tog som kommer fra Charlottenberg til Bjørnfjell som passerer denne strekningen 20:53. Strekningen Charlottenberg - Harrå er oa 1500 krn, og vi opplever ofte forsinkelser på strekningen Charlottenberg - Harrå spesielt på vinterstid med en oppstart med banearbeid så tett mot dagens rutepassering kan toget bli stoppet i Harrå, og få en stopp der til bruddet åpner.

CargoNet ber derfor at bruddet legges til dagtid, da vi har en del godstog som passerer på kveld/natt på denne strekningen.

Alternativt ønsker CargoNet at banearbeidet får en oppstart senere enn våre tog passerer, med en margin på minimum 30 min etter rutemessig passering, og at dette blir grensetog mot bruddet.

Det er vanskelig å angi noe konkret klokkeslett da rutetider for våre tog i R 19 først blir klare sommeren 2018.

Trafikverkets kommentar

Objekt 253267 PSB N1:Harrå-Lappberg

Trafikverkets behov är 6 timmar per skift för att kunna utföra arbetet.

Trafikverkets bedömning är att trafikpåverkan minimeras om arbetet utförs på föreslagen tid. Fler tåg påverkas om arbetet förläggs till dagtid.

Utifrån den föreslagna tiden 21.00-03.00 och CargoNet AS synpunkt på tiden så ser Trafikverket över möjligheten att skapa en större tidsmarginal mellan tåg och starttid för arbetet.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB M1 objekt 247082 Mdl-Bä Moradal bangårdsombyggnad V1922To-V1923 Ti alldeles för lång stopptid!! Måste minskas. Även förlägga detta arbete under v29-31 då SSAB och Volvo eventuellt minskar sina omlopp.

Trafikverkets kommentar

Behovet för att kunna utföra planerat arbete över helgen är 116 timmar. Sluttiden går att korrigera till 04.30.

Att flytta till veckorna 29-31 innebär konflikt med andra planerade arbeten exempelvis PSB M3 Gävle. Det är dessutom flera jobb som är samplanerade med PSB M1.



YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB M4 objekt 251653,252264

Då dessa arbeten ligger måste hela sträckan Stl-Kil-Sär vara öppen för omledningstrafik.

Trafikverkets kommentar

Omledning via Ställdalen-Kil-Sävenäs rangerbangård är inte möjlig nattetid 20:00-06:00 då PSB V4 är planerad V1918-V1926.

Omledning kan då ske via Avesta-Krylbo-Frövi dessa veckor.

YTTRANDE FRÅN CARGONET AS

Norra Stambanan M247082 PSB M1

CargoNet forutsetter at det er omkjøringsrnulighet Storvik - Sundsvall -- Långsele som er kjørbær.

Trafikverkets kommentar

Sträckan Storvik-Gävle-Sundsvall är öppen. Tågen kan omledas via Sundsvall-Gimonäs-Vännäs (Botniabanan) på grund av objekt M258235, bangårdsombyggnad Långsele som är samplanerad med PSB M1 Moradal.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB M2 inga synpunkter så länge Suc kan nås söderifrån.

Trafikverkets kommentar

Sundsvall går att nå från OKB under stoppet för PSB M2.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB M1Sluttiden 06:00 tisdag måste kortas till M 24:00 för att rädda trafiken natt mot tisdag.

Trafikverkets kommentar

Behovet för att kunna utföra planerat arbete är 116 timmar. Sluttiden går att korrigera till 04.30 vilket minskar trafikpåverkan.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

PSB M3 objekt 247637 Ostkustbanan

De långa trafikstoppen (tre helger) som är i detta objekt bör kompletteras med så mycket jobb som möjligt på sträckan Gävle-Söderhamn.

Trafikverkets kommentar

Inga helgstopp i PSB M3 förutom vecka 1931 då det är stängt hela veckan. Trafikverket planerar även att utföra en del andra arbeten på sträckan under dessa tider.



YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB Ö1 objekt 256117 Hpbg-Hrbg

Krav att komma igenom Hallsberg med Base-tåg, id 9051, pga konflikt med PSB V4 vilket omöjliggör omledning via BJ-banan.

Trafikverkets kommentar

PSB Ö1 objekt 256117 Hpbg-Hrbg

Arbetet kommer att utgå som PSB och klassificeras som övrigt banarbete. Det går att trafikera Hallsberg på spår 106/107/111/310/105.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB Ö2 objekt 251363 Et-Fsö

Se kommentarer från separata arbetsmöten initierade av TRV.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets projekt för spårbytet Eskilstuna-Flen fortsätter sin planering för att kunna utnyttja avbrottstiden effektivt och så långt som möjligt minimera trafikpåverkan. I detta arbete ingår även fortsatta arbetsmöten med berörda järnvägsföretag.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB Ö4 objekt 253172 Huv-Sub, objekt 253173 (Sub)-Bkb

Får ej ligga samtidigt i tid som PSB Ö5.

Trafikverkets kommentar

Dessa två stora projekt är förankrade och diskuterade med branschen i tidig dialog och även i TPÅ-processen. Det finns förslag på trafikeringslösningar då Getingmidjan kommer att stängas av under 8 veckor sommaren 2019.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB Ö5 objekt 247262 Cst-Sst

Krav med nytt tillstånd för posttågen via Citytunneln. Får ej ligga samtidigt i tid som PSB Ö4.

Trafikverkets kommentar

Dispens för posttåg genom Citybanan finns för T19. Trv 2014/88271

Dessa två stora projekt är förankrade och diskuterade med branschen i tidig dialog och även i TPÅ-processen. Det finns förslag på trafikeringslösningar då Getingmidjan kommer att stängas av under 8 veckor sommaren 2019.



YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Utifrån vad som presenteras som PSB för Tågplan 2019 kan det konstateras att möjligheterna att upprätta direktgående trafik mellan Södra Stambanan (SSB) och Stockholm C (Cst) är i det närmaste omöjligt under perioden vecka 1928-1933, då såväl den så kallade "Getingmidjan" (PSB Ö5) är avstängd som sträckan Eskilstuna – Flens Övre (PSB Ö2) samt delar av Mälarbanan (PSB Ö4). En koordinering av dessa arbeten bör ske för att kunna tillgodose det kapacitetsbehov som finns av direktgående tåg mellan SSB och Cst.

Trafikverkets kommentar

Dessa projekt är förankrade och diskuterade med branschen i tidig dialog och även i TPÅ-processen. Det finns förslag på trafikeringslösningar då Getingmidjan kommer att stängas av under 8 veckor sommaren 2019.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

SLL ser stora vinster med att hålla två spår öppna i Huvudsta, för vändande tåg söderifrån under hela fyrspårsutbyggnaden, för att möjliggöra full trafik genom Stockholm och vidare söderut. Detta beror på att befintlig vändkapacitet norr om Stockholm kommer att vara i det närmaste fullt utnyttjad från och med T19. En stängning av Mälarbanan utan vändmöjlighet i Huvudsta innebär att trafiken genom Stockholm måste reduceras med ca 25 % under avstängningsperioderna, eftersom ingen annan station i systemet kan hantera alla vändningar som normalt sett sker på Mälarbanan.

Trafikverkets kommentar

Projekt Mälarbanan (PSB Ö4) kan i dagsläget inte bedöma om det är möjligt att vända i Huvudsta. Fortsatt dialog kommer att föras.

YTTRANDE FRÅN CARGONET AS

Det er i Göteborg planlagt 3 PSB:

Göteborgs Ställverksområde PSB V5

Göteborgs Ställverksområde V 253252 PSB V6

Göteborgs Ställverksområde V 252803 PSB V7

CargoNet har vanskeligheter med å se hvordan disse arbeidene påvirker våre tog som kommer fra Kornsjø grense og skal passere Göteborg for videre fremføring mot Skåne. Det er derfor ikke mulig å kommentere dette før det kommer klarer fram hva som blir stengt av disse objektene. Men generelt forutsetter CargoNet at det er omkjøringsmulighet fra Norge og mot Skåne i alle tilfellene

Trafikverkets kommentar

PSB V7, objekt 252803 utgår som PSB och klassificeras som övrigt banarbete i kommande samråd om avvikelsemeddelande.

PSB V6 objekt 253252 utgår som PSB och klassificeras som övrigt banarbete i kommande samråd om avvikelsemeddelande.



PSB V5, Trafikverket kommer att tydliggöra via karta hur arbetet ska utföras samt hur trafiken påverkas.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB V1 objekt 248081 Kvä

Dagtidsarbetena V1920-1932 bör justeras till klockslagen 09:00-15:00 (i stället för 10:00-16:00).

Övriga avstängningar får ej ligga samtidigt i tid som PSB V4 och PSB V5. De längre avstängningarna måste samordnas med avstängningar i Norge (Kongsvingerbanan) i största möjliga mån. Annars måste omledning via Kristinehamn-Nykroppa-Kil, och omvänt, vara möjlig.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser över möjligheterna att justera arbetstiderna.

När Västra stambanan är avstängd finns omledningsmöjligheter.

Omledning via Nykroppa säkerställs i samplaneringen med BaneNor

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB V2 objekt 245593 Sk-Rmtp

PSB V3 objekt 246634 (Ss)-(F)

Avstängning V1930 To – V1931 M måste samordnas med PSB V5 under en period då det objektet har stoppande påverkan för trafik till/från VSB. Detta för att minimera antalet stoppande dagar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser i dagsläget ingen möjlighet att förlägga delar av PSB V5 i samband med avstängningen PSB V2 och V3.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB V4 objekt 252271 (Kil)-(Sgm), 252273 (Gms)-(Skbl), 252436 (Erk)-Öx, 252259 Skbl-Öx

Bör justeras till nmTi-nmF 20:00-06:00 likt T18. Detta objekt får ej ligga samtidigt i tid som PSB V5 och andra större arbeten som gör att vi måste leda om vår ordinarie trafik.

Trafikverkets kommentar

Den justering som föreslås är en reducering av banarbetstiderna och några skäl till att inte använda helger kan Trafikverket inte finna.

Objekten är samordnade med övriga PSB:n så att inga konflikter i behovet av omledningssträckor skall uppstå.



YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB V5 objekt 246875 Sel-Or

Vardagstiderna i V1918 måste förläggas på helg, LS.

Helavstängningen V1922 To – 1923 M bör förläggas under påsken.

På grund av komplexiteten i detta objekt kräver vi specificerade kartor för avstängningarna. Se inklippt exempel från T18 efter kommentar på nedan objekt 255080.

Trafikverkets kommentar

Projektet har lagt arbetet under denna helg för att det ligger i samband med Valborg och 1/5 (v18) vilket är helgtrafikering enligt trafikkalendern.

Projektet har lagt arbetet under denna helg för att det ligger i samband med Krist himmelsfärds helgen. Trafikverket ser över möjligheten att förlägga detta arbete till påskhelgen.

PSB V5, Trafikverket kommer att tydliggöra via karta hur arbetet ska utföras samt hur trafiken påverkas.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB V5 objekt 255080 Sel-Or

To V1942 – S V1944, uppställning lok och användning värmeposter?

Samordna avstängningar som gör att vi ej kan ankomma/avgå från VSB med PSB V2 och PSB V3 för att minimera antalet stoppande dagar.

På grund av komplexiteten i detta objekt kräver vi specificerade kartor för avstängningarna. Se exempel nedan hur detta kommuniceras i T18.

Trafikverkets kommentar

To V1942 – S V1944, uppställning lok och användning värmeposter”?

Trafikverket ser ingen koppling till PSB V5 i denna synpunkt.

Trafikverket ser i dagsläget ingen möjlighet att förlägga delar av PSB V5 i samband med avstängningen PSB V2 och V3.

Trafikverket kommer att tydliggöra via karta hur arbetet ska utföras samt hur trafiken påverkas.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB V7 borde kunna annonseras på annat sätt än att belasta PSB.

Trafikverkets kommentar

PSB V7 objekt 252803 ska klassificeras om till övrigt banarbete i kommande samråd om avvikelsemeddelande.



YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB V6 borde kunna annonseras på annat sätt än att belasta PSB.

Trafikverkets kommentar

PSB V6 objekt 253252 ska klassificeras om till ett övrigt banarbete i kommande samråd om avvikelsemeddelande.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

- 1. PSB V5 Tolkar det som att det alltid går att åka BJ-Gsh under alla skeden, önskar få detta bekräftat.*
- 2. Flytta arbetet vecka 18 till helg vecka 17 alt 18 start fredag ca 22.00 sluttid måndag ca 14.00*
- 3. Flytta arbetet vecka 22 till helg vecka 23 torsdag start ca 22:00 sluttid måndag ca 12.00.*
- 4. Flytta arbetet vecka 23 till helg vecka 25 torsdag start ca 22:00 sluttid måndag ca 14.00.*

Trafikverkets kommentar

- 1. Det stämmer att ni kan trafikera från BJ-banan till Göteborg Skandiahallen vid dessa tillfällen.*
- 2. Projektet har lagt arbetet under denna helg för att det ligger i samband med Valborg och 1/5 (v18) vilket är helgtrafikering enligt trafikkalendern.*
- 3. Angående vecka 1922 så har projektet gått igenom detta i olika instanser, TPÅ, Nationell koordinering samt regional koordinering. Resultatet blev att vi flyttade arbetet i samråd till vecka 1922.*
- 4. Angående vecka 1923 så har projektet gått igenom detta i olika instanser, TPÅ, Nationell koordinering samt regional koordinering. Resultatet blev att vi flyttade arbetet i samråd till vecka 1923.*

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB V4 Uppehåll i PSB V4 krävs när arbeten i PSB V5 eller andra PSB/större arbeten ger avstängningar som kräver omledningar via BJ.

I nuläget känner vi till arbeten i v 18, 22, 23, 31 men fler finns säkert.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets projekt för kommande arbeten i Göteborgsområdet fortsätter sin planering för att kunna utnyttja banarbetstiderna effektivt och minimera trafikpåverkan samt säkerställa möjligheten till omledning. I detta arbete ingår även fortsatta arbetsmöten med berörda järnvägsföretag/sökande.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

PSB V4 objekt 252271/252273/252436/252259

Dessa arbeten bör läggas så att inte långväga tåg från Norge påverkas.



Trafikverkets kommentar

Föreslaget behov är planerat till de tider då de har minst trafikpåverkan. Kontaktledningsarbeten behöver långa sammanhängande tider. Tidslängderna som här har valts är en kompromiss med hänsyn tagen till flertalet trafikala behov.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB

PSB V1 objekt 248081

Starten av dessa jobb bör läggas till V1916 och även Väseprojektet bör planeras in i detta.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser över möjligheten att förändra starttiden för arbetet.

Trafikverket känner i dagsläget inte till några planer på att genomföra Väseprojektet under T19.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

De trafikala konsekvenserna för det stora banarbetet i Olskroken bör förtydligas, så att planeringsförutsättningarna säkerställs på ett bättre sätt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att tydliggöra via karta hur arbetet ska utföras samt hur trafiken påverkas.

YTTRANDE FRÅN CARGONET AS

Vi forutsetter at PSB 81 og PSB 82 planlegges slik de foreligger. Altså at kjleringen mot Skååne enten skjer via Markarydsloanan eller via Godsstråket / Lommabanan

Trafikverkets kommentar

CargoNets antagande stämmer.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB S1 objekt 245492 (FI) – Al.

Stopp på Lommabanan. Krävs att inga arbete planeras samtidigt på sträckan Mgb – Lu eller omvänt.

Trafikverkets kommentar

Sträckan Malmö-Lund kommer att vara öppen för trafik.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB S4 objekt 244690 (Hm) – (Lu)

Krävs att inga andra arbete planeras samtidigt på angränsande banor så att omledningsmöjligheterna begränsas.

Trafikverkets kommentar

Omledningsmöjligheter kommer att finnas.

Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Precisering av övriga större arbeten på övriga regioner måste göras som Östra regionen gjort, d.v.s. med veckor och preliminära tider för att man ska kunna bilda sig en uppfattning om arbetets inverkan på tågplan. Etapplaner med flera års framförhållning måste eftersträvas. Dessa är sedan en förutsättning i tågplaneprocessen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar för att ta fram gemensamma arbetssätt vid beskrivning av banarbeten.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Bilaga 3G - Kapitel 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten

Utöver PSB Ö5 där den så kallade "Getingmidjan" stängs av under åtta sommarveckor gör Trafikverket gällande att ytterligare avstängning av den betydande sträckan planeras under påsken 2019 för "broarbeten".

Tidsomfattningen och trafikpåverkan av detta arbete framgår inte av texten, men vi utgår från att sträckan Stockholm C – Stockholm S är avstängd åtminstone under stora delar av påskhelgen. Att förlägga detta arbete på för oss fjärrtågsoperatörer betydande och starka resdagar (påsken) är beklagligt och dessutom svårbegripligt när huvuddelen av den trafik som nyttjas för passagerartransporter inom Stockholmsregionen numera använder Citybanan, vilket inte bör påverkas av detta arbete. Sålunda tordes en annan "normal" helg där passagerarflödena är mindre kunna användas för detta arbete, förutsatt att behovet är reellt och inte går att förlägga under den period då PSB Ö5 infaller.

Transdev Sverige AB vill även att Trafikverket i sin planering av större trafikpåverkande banarbeten tar hänsyn till vilka perioder som är tyngre för oss fjärrtågsoperatörer ur ett efterfrågeperspektiv. Som en grundregel kan nämnas att skolfriep perioder och helger som sammanfaller med löneutbetalningar i regel är tyngre dagar för åtminstone Snälltåget.

Trafikverkets kommentar

I samråd med branschen har Trafikverket identifierat vilka perioder/helger som lämpar sig bäst för större sammanhängande trafikavbrott. I det fortsatta gemensamma arbetet kommer olika trafikala lösningar diskuteras.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Bilaga 3G 1.3

Bandel 143: Risk för sänkt Stax. Boliden-tåget går med Tungvillkor idag. Hur kommer detta att vara fortsatt möjlighet?

Bandel 235 (Strömsbro)-(Sundsvall): Sträckan Gävle-Vallvik. Risk för varaktig nedsättning till 140km/h. – Drabbar posttåg som går i Sth160.

Bandel 305: Bron över Dalälven vid Domnarvet. Risk för sänkt Stax. SSABs transporter får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor både för Stax och Stvm.

Bandel 340 (Fagersta C) – (Ludvika): Risk för varaktig nedsättning till 70km/h pga dåligt spår. Får ej drabba Ovacos pendel med tungvillkor förhöjd stax och stvm.

Bandel 349 Västerås Norra – Kolbäck: Sänkt Stax varaktigt. Bro över E18 Västerås, Problem för samtlig godstrafik med D2.

Bandel 376 (Repbäcken)-(Rågsveden): Risk för varaktig nedsättning till sth40. Drabbar timmertransporter

Bandel 382-383 Kil-(Laxå): Risk för ökade restriktioner för tunga transporter. Får konsekvens för Stora Ensos Basetåg, samt Outokumpus volymer till Dg. De går båda med tungvillkor idag och får ej påverkas.

Bandel 391 (Grängesberg) – (Ställdalen) –(Frövi): Silverhöjdspåret risk för varaktig nedsättning till sth40. Vid omledning på spåret vid ev. omledningar får godståg problem att hantera backar.

Bandel 393 Bofors –(Strömstorp): Risk för varaktigt stopp: Drabbar alla kunder i Bofors (dagliga tåg).

Bandel 494 Flens Övre – (Eskilstuna C): Risk för varaktig nedsättning till sth70: Får ej påverka sth i SSABs tungvillkor.

Bandel 563 Finspång – (Kimstad): Risk för varaktigt stopp för trafik.: Drabbar alla kunder i Finspång, bla. SSAB, ett heltåg dagligen i båda riktningar.

Bandel 611 (Falköping)– (Alingsås): Risk för varaktig nedsättning Stax. Får EJ drabba stambanan

Bandel 631 Kil-Charlottenberg: Risk för sänkt Axellast p.g.a. bärighetsproblem. Skulle orsaka problem för samtlig godstrafik med D2 till Norge.

Bandel 733 Landeryd – (Furet): Risk för varaktig nedsättning till 40: Drabbar Stora Enso, Basetåg med tungvillkor.

Bandel 851 (Älmhult) –Olofström: risk för sänkt sth 40km/h. Oacceptabelt, Volvos tåg skulle bli allt för påverkade.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar Green Cargos förtydliganden av vilken trafik som skulle drabbas om de risker för nedsättningar som har aviserats i bilaga 3G skulle realiseras, och vill lämna följande kommentarer till några av dem:



Bdl 143: Redan i nuläget är hastigheten nedsatt till 70 km/h över bron över Skellefte älv. Djupare analys har gett att det inte finns nämnvärd risk för ytterligare nedsättning. Risken för nedsättning stryks därför från Bilaga 3G.

Bdl 305: Bron över Dalälven vid Domnarvet är i nuläget planerad att åtgärdas 2020. Fram till dess kvarstår risken för nedsättning.

Bdl 382/383: Spårbyte på sträckan Kil – Laxå är i nuläget planerat till åren 2020, 2021 och 2022. Fram till dess kommer risken för nedsättning att finnas kvar.

Bdl 393: Det finns inte längre risk för varaktigt stopp för trafik på sträckan Bofors – (Strömtorp), varför det stryks ur JNB 2019. Banan är förvisso i dåligt skick, men trafiken ska kunna rulla med hjälp av mindre underhållsåtgärder. Som på alla banor med den standarden finns dock en förhöjd risk för tillfälliga stopp i väntan på felavhjälpning.

Bdl 494: Spårbyte på sträckan Flens Övre – (Eskilstuna) är i nuläget planerat till 2019. Fram till dess kommer risken för nedsättning att finnas kvar.

Bld 563: Det finns inte längre risk för varaktigt stopp för trafik på sträckan Finspång – (Kimstad), varför det stryks ur JNB 2019. Åtgärder har vidtagits som har förbättrat anläggningens skick, vilket har tagit bort risken för stopp för trafik. Ytterligare åtgärder krävs dock för att sträckan ska anses vara i gott skick.

Bdl 611: Den bro över Nossan i Herrljunga, där det finns risk för nedsättning, ligger på väg mot Håkantorp, och påverkar alltså inte trafik på Västra stambanan.

Bdl 851: Spårbyte på sträckan (Älmhult) – Olofström är i nuläget planerat till åren 2020 och 2021. Fram till dess kvarstår risken för nedsättning.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN, REGION VÄSTMANLAND

I stycke 1.3 redovisas sträckor med risk för särskilda förutsättningar. Det är bra att Trafikverket redovisar dessa risker inom JNB, men tyvärr så hamnar alla risksträckor i samma nivå. Det som efterlyses är en gradering av risken för att den ska utfalla, typ 1-5. Utöver detta så saknas ytterligare uppgifter gällande ordinarie hastighet, om sträckan varit upptagen i tidigare JNB osv.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

I stycke 1.3 redovisas sträckor med risk för särskilda förutsättningar. Det är bra att Trafikverket redovisar dessa risker inom JNB, men tyvärr så hamnar alla risksträckor i samma nivå. Det som efterlyses är en gradering av risken för att den ska utfalla, typ 1-5. Utöver detta så saknas ytterligare uppgifter gällande ordinarie hastighet, om sträckan varit upptagen i tidigare JNB osv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår att riskerna för nedsättning skulle kunna upplevas som enklare att förhålla sig till, om de var graderade. Någon gradering kommer dock inte att göras. Trafikverket vill än en gång påpeka att en flaggning av risk för nedsättning innebär att det inte är troligt att risken kommer att falla ut i aktuell tågplan. Hade det funnits en överhängande risk, hade Trafikverket realiserat nedsättningen i förväg. När en nedsättning måste ske är målsättningen dels att införa den i samband med ett tågplaneskifte, dels att den ska ha föregåtts av en flaggning av risk för nedsättning

i tidigare tågplan.

Önskemålet om uppgifter om ordinarie hastighet noteras också. Trafikverket ser över möjligheten att förtydliga texterna i avsnitt 3.4.1.1. och Bilaga 3G med ordinarie hastighet till JNB 2020, men vill också påminna om JNB bilaga 3E, som innehåller uppgifter om största tillåtna hastighet per sträcka.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Antalet servicefönster har ökat inför JNB 2019 vilket pekar mot underhåll ges ökade möjligheter att kunna vara ute på banorna. Det vore önskvärt att servicefönstren planeras på ett sätt som minskar konflikterna med övrig tågtrafik på banan. Exempelvis varierar servicefönstren på Jönköpingsbanan mellan 3 och 7 timmar beroende på tid på året och veckodag. Vid 7 timmars servicefönster kommer antingen kvälls eller morgontrafiken att få ställas in enstaka dagar vilket är emot JLTs ambitioner om enkla kundvänliga resmöjligheter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser ingen konflikt med JLT trafikupplägg i de servicefönster som är planerade för T19.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Det är positivt att arbetet med att återställandet av funktionen på järnvägens stamnät är igång och att antalet kilometer spår med nedsättningar minskar från föregående JNB. För JLT är utvecklingen inte lika gynnsam. De i JNB 2018 flaggade nedsättningarna på delar av Jönköpingsbanan faller ut till 2019 samtidigt som riskerna kvarstår på återstående delar. Det planerade spårbytet på Jönköpingsbanan och utbyggnaden med samtidig infart bör samordnas och tidigareläggas för att minimera resenärspåverkan. Även delar av Vaggerydsbanan och HNJ har fått sträckor utpekade där det finns risk för hastighetsnedsättning under 2019. Från JLTs håll hade det varit önskvärt med att infrastrukturhållaren tar fram en plan där nuvarande standard kan säkerställas långsiktigt kunna utvecklas för dessa bandelar. Trafikverkets kommentar

Trafikverkets kommentar

Det finns inte möjlighet att tidigarelägga spårbytet på Jönköpingsbanan som tar bort den annonserade nedsättningen till sth 40 på sträckan Sandhem – Mullsjö. Däremot pågår arbete med att så långt möjligt samordna de åtgärder som utförs runt Jönköping de närmsta åren, för att minska trafikpåverkan vid genomförandet.

Trafikverket har en plan för borttagning av såväl nedsättningar som risker för nedsättningar. I nuläget är t.ex. spårbyte planerat på sträckan Oskarström – Åled år 2020. Åtgärder har redan vidtagits på sträckan Landeryd – Torup, vilket innebär att det inte längre är risk för nedsättning där. Samtidigt bör det dock påpekas att alla åtgärder i Trafikverkets underhållsplan varje år genomgår ett noggrant prioriteringsförfarande. Främst beroende på utvecklingen av anläggningens tillstånd kan omprioriteringar göras. I nuläget är det flera risksläckande åtgärder på HNJ som är planerade att genomföras först efter den period som ryms i kommande underhållsplan 2018-2021.

Bilaga 4 C - Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Real Rail anser att tisdag den 30/4 och onsdag 5/6 ska trafikeras som en fredag för att få en likformighet som innebär att före helgdag eller helgdagsafton kommer alltid en fredag. Detta passar godstrafiken utmärkt och borde även passa resandetågstrafiken då utbudet ser lite annorlunda ut på fredagar mer anpassat för helgtrafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att ta frågan vidare så snart som möjligt för att eventuellt göra förändringar av trafikeringsalternativen för dessa dagar.

Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

På flera platser i bilagan står angivet hur många tåg som maximalt kan tillåtas på olika spåravsnitt. SLL föreslår en utveckling där man istället tabellerar teknisk headway för samtliga signalsträckor. Sedan är det möjligt att komplettera med önskad bufferttid och uppehållstid till en praktisk minsta headway som får användas i tidtabellskonstruktionen. Genom att göra bufferttiden beroende av punktligheten är det möjligt att låta en förbättrad punktlighet leda till kortare praktisk headway (och tvärtom). Som ett exempel kan Citybanan nämnas, där våra egna mätningar och muntlig information från Trafikverket anger en teknisk headway på 100-120s samt en uppehållstid på Stockholm Odenplan till 50-70s. Med dessa värden finns ingen bufferttid om man ska tidtabellslägga tågtrafik med 3 minuters intervall. Bufferttiden behövs för att vi som järnvägsföretag ska kunna ansöka om en robust tågplan och för att underlätta för Trafikverkets fastställande av en robust tågplan. Ovanstående innebär att SLL anser att förutsättningarna för att kunna inkomma med en ansökan 2019 på lika villkor med resten av järnvägsbranschen saknas i denna samrådsutgåva. SLL anser att avsnittet måste kompletteras med en praktisk headway för Citybanan, för att möjliggöra konstruktionen av en genomförbar tidtabell.

Trafikverkets kommentar

Arbetet med att ta fram data för linjedelar pågår ständigt och förbättras successivt, men TRV kan inte se någon nytta att redovisa teknisk headway för enskilda signalsträckor.

I den angivna tiden ingår viss bufferttid då den tekniska headwaytiden alltid avrundas uppåt till närmaste hela minut. I fallet Citybanan anges teknisk headway på 3 minuter vilket motsvarar 20 tåg/timme. Antalet tillgängliga tåglägen kan dock påverkas av andra faktorer såsom uppehållstid m m.

YTTRANDE FRÅN MÄLAB

Trångsektorsplanen för Stockholm anger en begränsning av antalet tåglägen söder om Stockholm till 15 tåglägen per timme trots att den verkliga kapaciteten anges till 20 tåglägen per timme. Den angivna begränsningen till 15 tåglägen bör därför tas bort. Planeringen i tågplaneprocessen får

beakta de faktiska förutsättningarna för ansökt trafik och i planeringen avgörs hur tågplanen utformas.

Begränsningarna för Stockholm central kan ses som en kvarleva från tiden när stationen även trafikerades av pendeltågssystemet. MÄLAB planerar för att kunna direktvända de nya motorvagnarna på Stockholms Central, dels för att kunna sänka samhällets kostnader för regionalstågstrafiken, men även för att minska rörelser av tomma fordon till andra vändspår samt till Hagalund. De begränsningar som anges bör därför tas bort, eller tonas ned från krav till möjligtvis en lämplig rekommendation, tågplaneprocessen får hantera ansökningarna och tågplanen tilldelas utifrån de förutsättningarna som gäller vid de aktuella klockslagen.

Trafikverkets kommentar

Även i tidigare trångsektorsplaner kunde fler tåglägen erhållas än de som erbjöds. För att säkerställa ett punktligt transportsystem, och lösa den överbelastningsförklaring som låg till grund för införandet av Trångsektorsplan Stockholm, begränsades dock antalet tillgängliga tåglägen till 24 per timme/riktning.

Av samma skäl har antalet tåglägen begränsats till 15 per timme/riktning. På sikt kan Trångsektorsplan Stockholm komma att slopas, givet att punktlighet och robusthet i trafiksystemet uppnås.

Bilaga 5 A - Trafikinformation

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Avsnitt 2, c

Önskar att det kompletteras med att det skiljer sig för pendeltågen i Stockholm då det annonseras vilka stationer som inte trafikeras, istället för via-stationer.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkten och håller med om att annonsering om vilka stationer tågen inte stannar på, så kallade skip-stop, bör ske. Vi kompletterar Bilaga 5A – Trafikinformation, Avsnitt 2, punkt i), där sökanden själv ansvarar för att meddela informationen till Trafikverket.