

Ärendenummer
TRV 2023/102012

Dokumentdatum
2025-09-24

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Mottagare
trafikverket.se

Kopia till
Diariet

Redovisning av samrådssvar, avvikelsemeddelande 3 Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet om avvikelsemeddelande 3 Järnvägsnätsbeskrivning 2026.

e.u.

Ulrica Sörman
Chef Tjänsteledning
Trafik

Synpunkter om avvikelsemeddelande 3

Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Mälardalstrafik

Avsnitt Bilaga 7A Tillgänglig infrastruktur för uppställning och raden
Hallsberg pbg:

Hallsberg pbg	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-12-14	Spår 1 och 4 är inte längre tillgängliga för uppställning
Löckarings	3.) Uppställning	2025-12-14	Del av spår 10 är inte längre

Spår 1 och 4 i Hpbg har genom åren använts som uppställningsspår både dagtid och nattetid. Dagtid är det framförallt spår 4 som nyttjas som vändspår för trafiken på Sörmlandspilen (Cst-K-Hpbg). Nattetid har både spår 1 och 4 använts som uppställningsspår för sista ankomsten för kvällen, som oftast blir första utgångståg från Hpbg på morgonen. Genom att kunna stå kvar på ankomstspåret lättar man dels på trycket på övriga uppställningsspår (spår 8-12) men även underlättat för TC H genom färre växlingsdrag, som ibland kan innebära korsande växlings-/tågvägar. Som Hpbg är utformat i dagsläget så är ett uppställt fordon på spår 1 eller 4 inte i vägen för flödet för genomgående trafik i någon relation, till skillnad från tillkommande växlingsdrag till och från spår 8-12 som förslaget innebär.

Enligt §2-3 kapitel 5.3 JNB 2026 är all vändning överstigande 60min att betrakta som uppställning. Sörmlandspilens tågvändningar är i vissa lägen över 60min och vänder ändock på spår 4 eftersom det är spåret som stör övrig trafik minst. Skulle Trafikverket välja att fullfölja förslaget så kommer beslutet medföra ökning i antal växlingsdrag till och från spår 8-12 dagtid vilket ökar arbetsbelastningen hos TC H och övriga inblandade parter. Vi anser därför att ansökanden bör ha kvar möjligheten att ansöka om uppställning på spår 1 och 4 i Hpbg och sedan får tågplaneprocessens ordinarie process avgöra om uppställnings (vänd-)kapacitet kan tilldelas enligt önskemål, eller om uppställning (vändning) måste ske på annat spår.

Trafikverkets kommentar:

I bilaga 7A presenteras de spår som är tillgängliga för uppställning dygnet runt. Det hindrar inte uppställning av fordon nattetid eller i samband med tågvändningar om tågläget medger det.

SJ Stockholmståg AB

Vad är bakgrunden till dessa förändringar i JNB för T26?

Stockholm C	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-12-14	Spår E4 ny uppställningslängd 205 m
Bålsta	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-12-14	Spår 3 är inte längre tillgängligt för uppställning

Spår E4 på Stockholm C har vi åtminstone tidigare kunnat använda för två X60 med en totallängd på 214 m.

Spår 3 i Bålsta brukar vi inte använda för uppställning, men skulle kunna bli aktuellt vid något banarbete.

Trafikverkets kommentar:

Cst spår E4: Uppställningslängden är satt till samma som möteslängden (dvs. avståndet mellan huvudsignalerna minus 7 meter) vilket egentligen inte behövs på ett uppställningsspår. Efter synpunkt från Stockholmståg har vi nu tagit bort det. Antagligen står man i praktiken lite utanför signalerna men det är hanterbart. Den tidigare uppställningslängden gick till hinderfrihetspunkterna vilket inte är möjligt att använda (spårledningen går mellan signalerna så hjulen måste ju vara innanför dem).

Bål: Spår 3 är avvikande huvudspår (plattformspår för pendeltåg). Vi brukar undvika att ha med sådana som uppställningsspår i JNB bilaga 7A eftersom den ska redovisa spår som i normalläget är tillgängliga för uppställning. Det är dock inget som hindrar att Trafikverket beviljar uppställning på spår som inte finns i bilaga 7A vid t.ex. banarbeten eller för nattuppställning.

Hector Rail AB

Avsnitt 5.4.2.2 Transporttillstånd

I tredje stycket har första meningen ny lydelse enligt nedan och de två efterföljande meningarna tas bort.

Transporttillstånd handläggs endast dagtid helgfri måndag–fredag.

Trafikverkets kommentar: Transporttillstånd hanteras inte längre utanför kontorstid.

Om vi tolkar detta rätt så kommer vi inte kunna ansöka om operativt tågläge (kväll/helg) för tåg med villkor. Det kommer avsevärt att försämra vår operativa förmåga att hantera störningar för ordinarie trafik. Bara den här ändringen kommer resultera i inställda tåg och ökade kvalitetsavgifter för oss och därför motsätter vi oss definitivt denna ändring.

Detta kan användas när kodifieringen funkar som tänkt, inte innan.

Trafikverkets kommentar:

Transporttillstånd utfärdas endast för transporter med extraordinära åtgärder, inte för ordinarie specialtransporter. Den här texten är en anpassning efter det arbetssätt som Trafikverket jobbat efter sedan införandet av TPS. Hur specialtransporter hanteras i det operativa skedet påverkas inte av den här ändringen.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken är den aktör som utför den regionala kollektivtrafiken inom Region Halland och för den spårbundna kollektivtrafiken samverkar Halland i de tågssystem som finns inom Sydsverige för att möjliggöra ett storregionalt resande.

Hallandstrafiken har mottagit avvikelsemeddelande 3 för JNB 2026 och noterar att det görs ändringar i Bilaga 2A från tidigare utgåva. Dock saknas Hallandstrafiken de ändringar i bilagan som har gjorts i Kungsbacka station under våren och sommaren där plattformshöjd och längd har justerats vid flera tillfällen. Önskvärt är att detta kan klargöras så att JNB överensstämmer med verkliga förhållanden.

Hallandstrafiken har inga övriga på synpunkter på föreslagna ändringar.

Trafikverkets kommentar:

Aktuell plattform i Kungsbacka har varit delvis avstängd av säkerhetsskäl. De arbeten som har gjorts under våren och sommaren har återställt plattformen till ursprungligt skick och överensstämmer med de uppgifter som står i JNB bilaga 2A.

Cargonet

I förbindelse med samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB), har vi noen innspill knyttet til orsakskoder som vi håper dere kan vurdere (selv om dette kanskje er noe «på siden»).

1. Fristen for å klage bør endres fra kalenderdager til virkedager. Kalenderdager inkluderer helger, som igjen kan sammenfalle med helligdager, noe som i praksis reduserer (potensielt fjerner) mulighet for å vurdere og utarbeide en eventuell klage innenfor vanlige arbeidsdager. En frist basert på virkedager vil gi en mer rettferdig og praktisk tidsramme, samt sikre at alle parter har tilstrekkelig tid til å håndtere saken på en forsvarlig måte.
2. Vi har tidligere fått følgende tilbakemelding fra kvalitetsutredare; «Når tåget har flere hendelser som forsenat tåget används den händelsen som orsakat flest förseningsminutrar vid efterföljande trafikala förseningar.» Her mener vi at det heller burde vurderes ut i fra totalt antall minutter som de ulike partene Trafikverket/Järnvägsföretag/Ingen holdes ansvarlige for, selv om det er fordelt på flere ulike hendelser.

Trafikverkets kommentar:

Inkommen synpunkt anses inte vara en samrådssynpunkt om avvikelsemeddelande 3 för JNB 2026. Synpunkter av denna karaktär kan lämnas i samband med samråd för järnvägsnätsbeskrivning 2027 som påbörjas 1 oktober.

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/102012, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-09-24, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig. Beslutat av Anna Ericsson, cTR Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.