

# REDOVISNING

2016-02-03

Ärendenr: TRV 2015/52378



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:  
Telefon:  
Texttelefon: 0243-750 90  
www.trafikverket.se  
registrator@trafikverket.se

Charlotte Högnelid, PLtat

Direkt: 010-123 12 49  
Mobil:

Diariet  
Enligt sändlista

## Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2017

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 och Trafikverkets respons på dessa.

Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik, Affärsutveckling

## SÄNDLISTA

Green Cargo AB  
SJ AB  
Svenska Tågkompaniet AB  
AB Östgötatrafiken  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2017 .....	1
Sändlista .....	2
Allmänt .....	3
Kapitel 3 – Infrastruktur .....	3
3.4.1 Särskild infrastruktur .....	3
Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår .....	4
Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten .....	4
Bilaga 3 E – STH och medelhastighet per sträcka .....	4
Kapitel 6 – Avgifter .....	5

## ALLMÄNT

### Yttrande från AB Östgötatrafiken

AB Östgötatrafiken har tagit del av samrådsunderlag för avvikelsemeddelande 1 för JNB 2017 och har inget att invända mot eller tillägga till detta.

## Kapitel 3 – Infrastruktur

### 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR

#### Yttrande från Green Cargo ab

Ska det tolkas som att det är OK att köra godståg genom tunneln om tåget uppfyller kriterierna för Citybanan?

#### **Trafikverkets kommentar:**

*På grund av förbiseende har texten avseende Citybanan inte varit fullständig i samrådsunderlaget. Av den anledningen förlängs samrådstiden för denna del av samrådet. Samrådstiden pågår fram till 2016-02-10. Beslut om avvikelse kommer att meddelas 12 februari, för JNB 2017 nr 1, del 2 av 2, på Trafikverket.se.*

#### Yttrande från SJ AB

I detta stycke finner vi skrivningar om risker, till exempel för bandel 814 och 815. SJ förstår inte riktigt vad TRV vill åstadkomma med detta. Är det bara ett uttryck av välvilja att ni vill ge information om sådant som kanske komma skall eller är detta ett sätt att meddela inskränkningar i våra tåglägen. Konkret; kommer ni, om riskerna blir verklighet, hävda att vi inte har rätt till kompensation då ni givit information om att detta kunde inträffa? SJ ber att TrV förtydligar vad dessa införda risker ska anses ha för betydelse avtalsmässigt.

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Enligt Transportstyrelsen ska infrastrukturförvaltare tydligt informera i JNB:n om kända förutsättningar för bedrivande av trafik, så att järnvägsföretag blir medvetna om att det kan bli aktuellt med tillfälliga trafikrestriktioner. Syftet med informationen är att underlätta planeringen av trafik, och huruvida information av detta slag lämnas är inte avgörande för tillämpningen av trafikeringsavtalets ersättningsregler.*

2016-02-03  
Ärendenr: TRV 2015/52378

## Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

### Yttrande från Green Cargo ab

Flen: Vad blir den nya hinderfriheten på spår 1-4? Svårt att lämna synpunkt om inte längden är angiven

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Hinderfriheten framgår av bilaga 3.A under fliken möteslängder*

## Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten

### Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Objekt 191955 och 191965

Vi förstår behovet men önskar att tiden minskas så mycket som möjligt V1740 LS 06:00 – 06:00.

Tågkompaniet har 2015-10-30 lämnat synpunkter på JNB 2017 och då framfört att tiderna bör minskas med 2 timmar per dag – nu har tiderna utökats.

Vi, Tågkompaniet, önskar ta del av den konsekvensanalys som gjorts i anledning av den utökade tiden för avstängning.

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Då er synpunkt gäller ett PSB som inte ingick i samrådet vidarebefordras frågan till berörd beslutsfattare inom Trafikverket för vidare hantering.*

### Yttrande från Green Cargo

Ej bra att jobbet i Vänersborg ställs in då vi har omledning av tåg denna väg när det är stopp Hr-G, då denna bana är i dåligt skick Hr-Öx.

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Ingen kommentar.*

## Bilaga 3 E – STH och medelhastighet per sträcka

### Yttrande från Green Cargo ab

Åby innebär stopp för omledning av D4 vagnar d v s vagnar från tex SSAB Domnarvet till kontinenten som inte kan framföras denna sträcka utan nedlastning till D2. Gäller t ex den sommaravstängning som görs T17 på My-Mot

v 28-32. Den sträcka som finns kvar då är via Göteborg men där är ju också mycket avstängningar T17 och framgent med restriktioner på framkomlighet. Green Cargo vill att infrastrukturen återställs till normal standard så snabbt som möjligt.

**Trafikverkets kommentar:**

*Vi är medvetna om problematiken ang Åttetorp och jobbar fortlöpande, tillsammans med ABB, med tillståndsbedömningar av bron. Vi gör vad vi kan för att åtgärda detta men vi kan i dagsläget inte utlova något mer än det vi kommunicerat sedan tidigare.*

*Information angående detta finns med i grundversionen av JNB 2017 i kapitel 3.4.1 "Nedsättning Åttetorp bro STAX 22,5 (D2) och STH 50". Däremot hade vi missat att lägga in texten i bilaga 3 E. Det gör vi nu avvikelsemeddelande 1.*

## Kapitel 6 – Avgifter

### Avsnitt 6.1.1 Minimipaketet av tillträdestjänster

#### Yttrande från SJ AB

Fjärde stycket ombeds TrV definiera vilka tre timmar det är på morgonen och eftermiddagen och att en definition av passage fastställs

**Trafikverkets kommentar:**

*Vilka de tre timmarna på morgonen och på eftermiddagen är framgår i avsnitt 6.2. Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6 A, avsnitt 2. Avvikelsemeddelandet föranleder inga nya definitioner eller uppreningar av vad som redan framgår.*

### Avsnitt 6.4.1. Bokningsavgift

#### Yttrande från SJ AB

Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning. Är det högre bokningsavgift ju senare man avbokar eller är det samma avgift efter 24 timmar innan trafikdygn? Om det är det senare bör det stå 24 timmar innan trafikdygn istället, för nu ser det ut som det är progressiv avgift hela vägen in till planerad avgång. Vem har slutgiltiga ordet för orsak till avbokning. Exempelvis vad händer om vi bokar av sent pga. ett banarbete har dragit över tiden och vi ställer in istället för att försena en massa andra tåg?

2016-02-03  
Ärendenr: TRV 2015/52378

Bokningsavgiften baseras på merförseningar och akut inställda tåg jämfört med körplanen. Vilken version av körplanen, den ursprungliga eller en justerad version som t ex vid banarbeten?

**Trafikverkets kommentar:**

*Ändringar enligt detta avvikelsemeddelande är till följd av att Trafikverket har beslutat att första utgåvan av nya Kapacitetsportalen och planeringsverktyget TPS kommer testköras i korttiden för Tågplan 2017. Driftsättning sker under hösten 2017 för att användas under Tågplan 2018.*

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse av andra meningen. Gällande modellen för bokningsavgifter så har den inte ändrats och i stycke 6.4.1 finns avgiftsmodellen presenterad. För frågor gällande händelseförlopp i specifika fall hänvisas till dialog via kundansvarig.*

*Gällande frågan i andra stycket så finns inte den skrivningen i JNB. Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning. För svar på frågan gällande körplan, se nedan 6.5.1.*

### **Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter**

#### **Yttrande från SJ AB**

Avgiften baseras på merförseningar och akut inställda tåg jämfört med körplanen. Vilken version av körplanen menas?

**Trafikverkets kommentar:**

*Enligt nuvarande sätt att tilldela kapacitet så skapas en unik körplan för varje tåg och för varje tidsperiod. Det innebär att det alltid enbart finns en version av körplanen, vilken ligger till grund för beräkningen av avgiften för akut inställda tåg.*

### **Avsnitt 6.5.1.2 Kvalitetsavgifter för merförsening, enkelriktad modell**

#### **Yttrande från SJ AB**

Kvalitetsavgifter för merförseningar baseras på antalet störningstillfällen med en merförsening på minst 60 respektive 180 merförseningsminuter per tillfälle i utförd trafik jämfört med körplan och orsakskod. Otydligt när det är 60 och när det är 180 vilket vi ber om ska förtydligas.

2016-02-03  
Ärendenr: TRV 2015/52378

**Trafikverkets kommentar:**

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse i andra stycket.*

*I tabell 6.22 framgår att 60 min gäller för persontrafik och 180 min gäller för godstrafik.*

*Synpunkten tas med till kommande arbete med JNB.*

### **Avsnitt 6.5.1.3 Kvalitetsavgifter för akut inställda tåg, dubbelriktad modell**

#### **Yttrande från SJ AB**

Andra stycket: Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsakskod och tidpunkt för akut inställelse av tåg. Här heter det kvalitetsavgift istället för annars kvalitetsavgifter. Vilken version av tilldelad kapacitet är det som gäller t ex vid förlängda banarbeten, vem beslutar slutgiltigt om orsakskod och är det progressiv tid efter 24 timmer (se resonemanget ovan).

**Trafikverkets kommentar:**

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse i andra stycket.*

*Gällande frågeställningen om tilldelad kapacitet, se svar under 6.5.1.*

*Gällande modellen för kvalitetsavgifter för akut inställda tåg så har den inte ändrats och i stycke 6.5.1.3 finns avgiftsmodellen presenterad.*

*För frågor gällande händelseförlopp i specifika fall hänvisas till dialog via kundansvarig.*

### **Avsnitt 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell**

#### **Yttrande från SJ AB**

Första stycket: Är det meningen att vi höjer avvikelseminuter till 5 minuter istället för idag 3 minuter för orsakskodning? Första meningen bör förstärkas med att det blir merförsenat med 5 minuter mellan två mätpunkter, nu kan det tolkas som att det t ex är 25 minuter sent in till punkt A och är fortfarande 25 minuter sent vid punkt B.

**Trafikverkets kommentar:**

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse i första stycket.*

2016-02-03  
Ärendenr: TRV 2015/52378

*Ingen förändring har skett av avgiftsmodellen eller de rutiner som finns kring orsaksrapportering vid avvikelser.*

*Synpunkten gällande otydligheten tas med till kommande arbete med JNB.*

### **Avsnitt 6.5.2.3 Akut inställda tåg dubbelriktad modell**

#### **Yttrande från SJ AB**

Ihopskrivning av "Akut inställda"? Första stycket: Vilken version av körplan (se mina kommentarer ovan)? Avses 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation, d v s har vi ett system som mäter detta automatiskt i T17 eller det fortfarande 24 timmar innan trafikdygnet som menas?

#### ***Trafikverkets kommentar:***

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse i första stycket.*

*Gällande körplan, se Trafikverkets kommentar under 6.5.1.  
24 timmar före planerad avgångstid gäller, vilket också är det som systemet mäter.*

### **Avsnitt 6.5.4.2 Akut inställda tåg dubbelriktad modell**

#### **Yttrande från SJ AB**

Första stycket: Vilken version av planerat tågläge är det som gäller? Ex förlängt banarbete.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

*Avvikelsemeddelandet gäller ny lydelse i första stycket.*

*Det finns enbart en version av planerat tågläge enligt nuvarande sätt att planera trafik.*