

# REDOVISNING

2016-01-27

Ärendenr: TRV 2015/52378



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:  
Telefon:  
Texttelefon: 0243-750 90  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)  
[registrator@trafikverket.se](mailto:registrator@trafikverket.se)

Eva Bylander, Ska  
Kundnära tjänster

Direkt: 010-123 14 30  
Mobil:

Diariet

## Redovisning av samrådssvar,

### samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2017

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2017 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Utöver detta har Trafikverket uppmärksammat ett uppdateringsbehov i bilaga 4 D som rör pendeltågstrafiken normala trafikering efter det att Citybanan tagits i drift.

Några yttranden rör avsnitt som är under översyn inom Trafikverket och där det finns behov av ett avvikelsemeddelande inom kort. Detta kommer att samrådas under januari 2016.

e.u.

Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik Affärsutveckling

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

## Sändlista

AB Östgötatrafiken  
 Bergs kommun  
 Borås Stad  
 DB Schenker Rail Scandinavia  
 Fyrbodals kommunalförbund, Infrastruktur o Kollektivtrafik  
 Green Cargo AB  
 INAB, Infrastruktur i Umeå AB  
 Luossavaara-Kiirunavaara AB  
 Mälardalstrafik AB  
 Real Rail AB  
 X-trafik / Landstinget Gävleborg  
 Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län  
 SJ AB  
 Stockholms läns landsting  
 Stiftelsen Dal-Västra, Värmlands Järnväg  
 Svenska Kollektivtrafik  
 Svenska Tågkompaniet AB  
 Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet  
 Transdevs  
 Västmanland, Kollektivförvaltningen  
 Västtrafik AB  
 Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Redovisning av samrådssvar,.....                                                       | 1  |
| Samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2017.....                                        | 1  |
| Sändlista .....                                                                        | 2  |
| Allmänna yttranden .....                                                               | 10 |
| Yttrande från Bergs kommun .....                                                       | 10 |
| Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia .....                                       | 10 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                              | 10 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                      | 11 |
| Yttrande från AB Östgötatrafiken .....                                                 | 11 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                      | 12 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                  | 12 |
| Yttrande från LKAB Malmtrafik AB.....                                                  | 12 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                             | 13 |
| Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet .....                                 | 13 |
| Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling Region Örebro län..... | 14 |

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Yttrande från INAB, Infrastruktur i Umeå AB .....                                                   | 14 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                                    | 14 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                                    | 14 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                           | 14 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 15 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 15 |
| Förkortningar och definitioner .....                                                                | 15 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                           | 15 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 16 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 16 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 16 |
| Kapitel 1, Allmän information.....                                                                  | 16 |
| Avsnitt 1.4 – Juridisk status .....                                                                 | 16 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 16 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 17 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 17 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 17 |
| Avsnitt 1.6.1 - Giltighetsperiod.....                                                               | 18 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 18 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 18 |
| Avsnitt 1.9 - Godskorridor - Scandinavian-Mediterranean Rail Freight<br>Corridor (ScanMed RFC)..... | 18 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                               | 18 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 18 |
| Avsnitt 1.10.1 - Nationell One-Stop Shop .....                                                      | 18 |
| Yttrande från Transdevs .....                                                                       | 18 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 18 |
| Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering .....                                              | 19 |
| Avsnitt 2.2.1 - Villkor för att ansöka om tågläge .....                                             | 19 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 19 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 19 |
| Avsnitt 2.3.1 – Ramavtal.....                                                                       | 19 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                               | 19 |
| Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region<br>Örebro län.....          | 19 |
| Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet .....                                              | 19 |
| Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen .....                                             | 20 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 20 |
| Avsnitt 2.4.2.2 - Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under<br>trafikutövning..... | 20 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                          | 20 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 20 |
| Bilaga 2 B - Säkerhet vid aktiviteter i spårområde.....                                             | 20 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....                                                          | 20 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                       | 21 |
| Kapitel 3, Infrastruktur .....                                                                      | 21 |
| Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner .....                                                             | 21 |

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Yttrande från AB Östgötatrafiken .....                                                                                                       | 21 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 21 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                                                            | 22 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 22 |
| Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet .....                                                                                       | 22 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 22 |
| Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur .....                                                                                                 | 23 |
| Yttrande från Borås Stad .....                                                                                                               | 23 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 24 |
| Yttrande från Fyrbodals kommunalförbund, Infrastruktur & Kollektivtrafik                                                                     | 24 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 25 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                                                            | 25 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 25 |
| Yttrande från Luossavaara-Kiirunavaara AB .....                                                                                              | 25 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 26 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                                                                        | 26 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 27 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                                                                             | 27 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 27 |
| Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region                                                                      |    |
| Örebro län.....                                                                                                                              | 27 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 28 |
| Yttrande från Stiftelsen Dal-Västra, Värmlands Järnväg .....                                                                                 | 29 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 29 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                                                                                   | 29 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 30 |
| Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen .....                                                                                      | 30 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 30 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                                                                            | 31 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 33 |
| Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet .....                                                                                          | 33 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                                                            | 33 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 34 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                                                                        | 34 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 34 |
| Bilaga 3 A - Tillgänglig infrastruktur sidospår .....                                                                                        | 34 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                                                            | 34 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 34 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                                                            | 35 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 36 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                                                                    | 36 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 36 |
| Bilaga 3.2 – PSB .....                                                                                                                       | 36 |
| Yttrande från Stockholms läns landsting.....                                                                                                 | 36 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                                                                | 37 |
| PSB S2 objekt 194193, 194194, 194185, 194196, 194197, 194198, 194199,<br>194200 och 194201, Signalarbeten skånebanan inför sth höjning ..... | 37 |

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 37 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 37 |
| PSB V1 objekt 195532, ombyggnation av Posthuset inför Västlänken samt<br>växelinläggning på Göteborg C..... | 37 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 37 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 37 |
| Yttrande från Real Rail .....                                                                               | 37 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 37 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                                                  | 38 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 38 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                                           | 38 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 38 |
| PSB V2 objekt 192008, Renovering av Järnvägsbroar Gamla hamnkanalen<br>.....                                | 38 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 38 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 38 |
| PSB M1 obj 191965 samt 191955, Förarbete triangelspåret .....                                               | 39 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 39 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 39 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                                                  | 39 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 39 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....                                                                  | 39 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 39 |
| PSB M2 obj 193594 Trimningsåtgärder nya mellanblock samt<br>ställverksombyggnad Svartvik.....               | 39 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 39 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 39 |
| Yttrande från Real Rail .....                                                                               | 40 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 40 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                                                  | 40 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 40 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....                                                                  | 40 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 40 |
| PSB M3 obj 194974 och 195093 Bärighetsåtgärder för malmtransporter....                                      | 40 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....                                                                  | 40 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 41 |
| PSB Ö2 obj 196417 Stenkumla – Dunsjö dubbelspår .....                                                       | 41 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                                           | 41 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 41 |
| Yttrande från Real Rail .....                                                                               | 41 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 41 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....                                                                  | 41 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 42 |
| PSB Ö3 obj 195277 Uppsala planskildheter.....                                                               | 42 |
| Yttrande från Real Rail .....                                                                               | 42 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                                               | 42 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                                                  | 42 |

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 42 |
| PSB Ö5 obj 198021 Mälarbanan – 17:2 .....                                                | 42 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                               | 42 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 42 |
| PSB Ö6 obj 198039 Mälarbanan – 17:2 .....                                                | 43 |
| Yttrande från SJ AB: .....                                                               | 43 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 43 |
| PSB N1 objekt 193704 Spårbyte Boden södra – Bastuträsk etapp 4 .....                     | 43 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                       | 43 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 43 |
| Yttrande från Real Rail .....                                                            | 43 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 43 |
| Bilaga 3 D – Banstandarddata .....                                                       | 44 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....                                              | 44 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 44 |
| Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet .....                                                | 45 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB .....                                                   | 45 |
| Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län ..... | 45 |
| Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen .....                                  | 45 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 46 |
| Avsnitt 4.2.1 – Ansökan om kapacitet .....                                               | 47 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                | 47 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 47 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                        | 47 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 47 |
| Avsnitt 4.3 – Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess .....               | 47 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                       | 47 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 48 |
| Avsnitt 4.3.2 – Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc) .....                         | 48 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                       | 48 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 48 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                       | 48 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                       | 49 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 49 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                         | 49 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 49 |
| Avsnitt 4.3.3.1 – Banarbeten .....                                                       | 50 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                | 50 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 50 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik .....                                              | 50 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 50 |
| Avsnitt 4.3.3.3 – Trångsektorsplaner .....                                               | 51 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                | 51 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                            | 51 |
| Avsnitt 4.4 – Tilldelningsprocessen .....                                                | 51 |
| Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet .....                                   | 51 |

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 51 |
| Avsnitt 4.4.3 – Överbelastad infrastruktur: def., prioriteringskriterier och process ..... | 52 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB .....                                                     | 52 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 52 |
| Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tågläge .....                                                 | 52 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                  | 52 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 53 |
| Avsnitt 4.6.2.1 – Oacceptabla risker .....                                                 | 53 |
| Yttrande från Svensk Kollektivtrafik .....                                                 | 53 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 53 |
| Avsnitt 4.7.2 – Tågläge med farligt gods .....                                             | 54 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                           | 54 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 54 |
| Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler .....                                                     | 54 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                                  | 54 |
| Yttrande från Svensk Kollektivtrafik .....                                                 | 54 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 54 |
| Avsnitt 4.8.3.1 – Störningsplaner .....                                                    | 55 |
| Yttrande från Svensk Kollektivtrafik .....                                                 | 55 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 55 |
| Bilaga 4 B - Prioriteringskriterier .....                                                  | 55 |
| Yttrande från Stockholms läns landsting .....                                              | 55 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 55 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik .....                                                | 57 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 57 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik .....                                                | 58 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 58 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                          | 59 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 59 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                          | 60 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 60 |
| Bilaga 4 C - Trafikkalender .....                                                          | 61 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                         | 61 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 61 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                           | 61 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 61 |
| Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar .....                                               | 61 |
| Avsnitt 2.1 - Förplanerade tider i spår för banunderhåll .....                             | 61 |
| Yttrande från Green Cargo AB .....                                                         | 61 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 62 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                           | 62 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 62 |
| Yttrande från X-trafik / Landstinget Gävleborg .....                                       | 62 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 63 |
| Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....                                                | 63 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                              | 64 |

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Kapitel 5, Tjänster .....                                                               | 64 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                               | 64 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 64 |
| Avsnitt 5.4.3 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods .....           | 65 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                       | 65 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 65 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                       | 65 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 65 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                       | 66 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 66 |
| Avsnitt 5.5.4 - Biljettförsäljning på stationer för passagerare.....                    | 66 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                              | 66 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 67 |
| Bilaga 5 A - Trafikinformation .....                                                    | 67 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                   | 67 |
| Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län..... | 67 |
| Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen .....                                 | 67 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 67 |
| Bilaga 5 B – Leveransnivå Trafikinformation .....                                       | 68 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                              | 68 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 68 |
| Kapitel 6, Avgifter .....                                                               | 69 |
| Yttrande från Stockholms läns landsting.....                                            | 69 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 69 |
| Avsnitt 6.1 – Avgiftsprinciper.....                                                     | 69 |
| Yttrande från Mälardalstrafik AB.....                                                   | 69 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 70 |
| Avsnitt 6.1.1 – Minimipaketet av tillträdestjänster.....                                | 70 |
| Yttrande från Luossavaara-Kiirunavaara AB .....                                         | 70 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 70 |
| Avsnitt 6.2 – Avgiftssystem .....                                                       | 71 |
| Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet .....                                  | 71 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 71 |
| Avsnitt 6.3.1.1 – Spåravgift.....                                                       | 71 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                        | 71 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 71 |
| Avsnitt 6.3.1.2 – Tåglägesavgift .....                                                  | 71 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                        | 71 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 72 |
| Avsnitt 6.3.3.3 – Tjänster som gäller specialtransporter .....                          | 72 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                        | 72 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 72 |
| Avsnitt 6.3.4 – Extra tjänster .....                                                    | 72 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                       | 72 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                           | 73 |
| Avsnitt 6.4.1 – Bokningsavgift .....                                                    | 73 |



2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Yttrande från Transdevs .....                                                        | 73 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 73 |
| Avsnitt 6.5 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....                         | 74 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                    | 74 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 74 |
| Avsnitt 6.5.1 – Kvalitetsavgifter .....                                              | 75 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                           | 75 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 75 |
| Avsnitt 6.5.1.1 – Kvalitetsavgift för merförseningar dubbelriktad modell .....       | 76 |
| Yttrande från Green Cargo .....                                                      | 76 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 76 |
| Yttrande från Real Rail AB .....                                                     | 77 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 77 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                            | 77 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 77 |
| Yttrande från Transdevs .....                                                        | 77 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 78 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                    | 79 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 79 |
| Avsnitt 6.5.4 – Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets<br>orsakskodning ..... | 79 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                           | 79 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 79 |
| Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter .....                                 | 80 |
| Yttrande från Green Cargo AB.....                                                    | 80 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 80 |
| Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor .....                                | 81 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                           | 81 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 81 |
| Yttrande från Västtrafik AB .....                                                    | 81 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 81 |
| Avsnitt 7.5.2 - Informera vid avvikelser och fel.....                                | 81 |
| Yttrande från Svenska Kollektivtrafik.....                                           | 81 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 82 |
| Bilaga 7 C - Rutiner vid skadereglering .....                                        | 82 |
| Yttrande från SJ AB .....                                                            | 82 |
| Trafikverkets kommentar .....                                                        | 82 |

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Allmänna yttranden**

### **Yttrande från Bergs kommun**

Bergs kommun noterar att Inlandsbanan (förvaltas av Inlandsbanan AB) omnämns som en anslutande större infrastruktur under punkten 3.2.2 Anslutande järnvägsnät.

Då kommunen inte berörs till någon del av Trafikverkets järnvägsnät lämnas i övrigt inga synpunkter eller kommentarer om järnvägsnätsbeskrivningen.

### **Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia**

DB Schenker Rail Scandinavia skal hermed afgive høringssvar til Trafikverkets høring af Järnvägsnätsbeskrivning 2016.

Järnvägsnätsbeskrivning 2016 giver ikke anledning til bemærkninger.

### **Yttrande från SJ AB**

SJ AB ("SJ") lämnar härmed följande synpunkter med anledning av Trafikverkets samråd avseende Järnvägsnätsbeskrivningen, JNB, 2017.

Synpunkter på allmänna avtalsvillkor

SJ bär stora kostnader årligen på grund av störningar i tågtrafiken som orsakas av brister i infrastrukturen. Det handlar till stor del om kostnader och ersättningar enligt EG-förordningen (1371/2007) om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, t.ex. kostnader för ersättningstrafik och förseningsersättning till kunder.

Under 2015 genomfördes ett lyckat branschgemensamt arbete tillsammans med Trafikverket, där verket tog steg i riktning mot en mer balanserad reglering av området. Ändringarna träder ikraft TL6 och effekterna går inte att bedöma och kommentera i detta svar. Med detta som bakgrund samt i väntan på resultaten från Järnvägstrafikutredningen (Jv 2013:13), som föreslagit att en regressrätt införs i järnvägstrafiklagen, väljer SJ att avvakta med ytterligare synpunkter och istället bevaka den sammantagna konsekvensen av föreslagen lagändring och JNB.

Rörande JNB 2017 hamnade operatörernas fokus främst på de nya standardhastigheterna på stambanorna. SJ har tidigare framfört kritik i fråga om att Trafikverket inte har varit transparent och kommunicerat tidigt rörande kända förutsättningar. I JNB 2017 visar Trafikverket förmågan att lyssna i handling och beröm för detta har framförts vid gemensamt ledningsmöte.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Att meddela nya standardhastigheter istället för att planera in banarbeten för att få upp skicket är en oroande utveckling. Den årligen tillkommande medelstilldelningen åren 2016-2018 borde ha kunnat användas för spårbyten och bibehållen kapacitet. Även kvarstår frågan om samarbetet mellan aktörer för hur det stora arbetet, att komma till rätta med infrastrukturens status, ska genomföras. SJ har uppfattningen att samplanering är det mest effektiva sättet att få ut maximal tågnytta efter att nödvändigt underhåll planerats in. Ska de nya standardhastigheterna på VSB kunna undvikas 2017 måste spårbyten planeras in 2016. Detta är vi beredda att samverka med Trafikverket och övriga berörda om.

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

Att meddela nya standardhastigheter istället för att planera in banarbeten för att få upp skicket är en oroande utveckling. Den årligen tillkommande medelstilldelningen åren 2016-2018 borde ha kunnat användas för spårbyten och bibehållen kapacitet. Även kvarstår frågan om samarbetet mellan aktörer för hur det stora arbetet, att komma till rätta med infrastrukturens status, ska genomföras. Västtrafik har uppfattningen att samplanering är det mest effektiva sättet att få ut maximal tågnytta efter att nödvändigt underhåll planerats in.

Vi tycker att det är anmärkningsvärt att flertalet av de hastighetsnedsättningar som Trafikverket aviserar drabbar Västtrafiks område. Det tyder på att det är främst i Västra Götaland som underhållet har brustit. Detta kommer att drabba oerhört många kunder, på berörda banor genomförs c:a 3,5 miljoner resor med Västtrafik årligen.

#### **Yttrande från AB Östgötatrafiken**

Beskrivning av Östgötapendelns trafikupplägg och dess betydelse för länets kollektivtrafiksystem

Tåg- och busstrafiken i Östergötland utgör ett integrerat kollektivtrafiksystem. Förutom de regionala pendeltågen ingår i trafiksystemet även expressbusstrafik mellan vissa större kommuncentran, både inom och utanför länet, landsbygds trafik med buss och stadstrafik med buss och spårvagn.

I det integrerade trafiksystemet utgör Östgötapendeln stommen till vilken övrig trafik har anpassats. Till exempel är stadstrafiken i både Norrköping och Linköping anpassade till pendeltågens ankomst och avgångstider, allt i syfte att skapa attraktiva och väl fungerande resmöjligheter och därigenom skapa förutsättningar för en integrerad arbets- och studiemarknad i stora delar av länet. I samband med T15 start i december 2014, styrdes resandet i den västra länsdelen över från vissa expressbusslinjer till Östgötapendeln i en större omfattning.

Förutom de mellan de olika trafikslagen anpassade "styva" tidtabellerna med hög turtäthet, kännetecknas ÖstgötaTrafikens trafiksystem av att en stor omsorg lagts ner på utformningen av fordon och bytespunkter. Det integrerade systemets korta omstigningstider innebär att byten mellan de olika trafikslagen måste kunna ske extremt smidigt. Likaså ställer det integrerade systemet mycket höga krav på punktlighet och regularitet för de olika trafikslagen. För ÖstgötaTrafiken är det angeläget att pendeltågstrafiken kan prioriteras under hela vårt trafikdygn, även på

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

kvällar och helger. Möjligheterna att bibehålla ett trafikupplägg över längre tid än en tidtabellperiod måste fortsättningsvis kunna säkerställas på ett bra sätt. Om Östgötapendeln påverkas av dålig punktlighet och andra störningar minskar attraktiviteten att åka kollektivt, vilket i sin tur medför ett ökat bilåkande, som innebär en negativ påverkan på miljö och stadsplanering.

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Infrastrukturens status och skick är fortsatt mycket bristfällig vilket leder till försämrad punktlighet, trafikavbrott, sänkt banstandard t.ex. Västra stambanan. Resultatet av detta en betydande försämring av kundernas förtroende för järnvägstrafik vilket i sin tur leder till att godset flyttas över från järnväg till andra transportslag.

Green Cargo noterar att Trafikverket har flaggat upp risken för en mängd kapacitetsbegränsningar T17. Vi anser det är bra att TRV är ute i god tid att flagga upp risker men att vi har mycket svårt att anpassa våra produktionsplaner med kort framförhållning.

Green Cargo kräver minst två månaders framförhållning för att säkerställa produktion och i rimlig tid kunna informera våra kunder. Det gäller även om vi skall kunna tillgodogöra oss inställda banarbete.

#### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

MÄLAB lämnar härmed svar på samrådsutgåvan från 5 oktober 2015. MÄLAB ägs av RKM i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. MÄLAB är Trafikorganisatör för den regionala tågtrafiken ingående i den så kallade TiM-trafiken i Mälardalsområdet. SJ är Järnvägsföretag och bedriver den regionala tågtrafiken dels genom trafikavtal med MÄLAB men även kommersiellt, SJ ansöker om tåglägen för den nämnda tågtrafiken.

Våra synpunkter följer de avsnitt och bilagor som finns i JNB, men är i huvudsak inte upprepade om det finns bilagor eller avsnitt som behandlar samma område.

#### **Yttrande från LKAB Malmtrafik AB**

Allmänt

LKAB säljer sina produkter på världsmarknaden som präglas av överutbud och låga priser. Konkurrensen är stor och priserna styrs av de stora järnmalsleverantörerna. Globalt sett är LKAB en liten leverantör och kan inte påverka priserna vilket medför att andra konkurrens-fördelar som leveranssäkerhet och kvalitet är viktiga faktorer för att ge mervärde och därmed skapa grund för LKAB:s långsiktiga överlevnad och lönsamhet.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Malmbanan är ytterst viktig för LKAB eftersom inget annat alternativ finns för transport av malmen. Försämrade framkomlighet på banan leder till sämre leveranssäkerhet och ökade kostnader vilket kan få förödande konsekvenser. Minskat kundförtroende och tappad kund eller ökade transportkostnader kan innebära fara för LKAB:s lönsamhet och överlevnad.

Malmbanan är och måste förbli en bana av högsta klass på standard och framkomlighet. LKAB kan inte acceptera nedsatt hastighet, avstängda spår eller nedsatt STAX på delar av Malmbanan.

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

#### **Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Sörmland är ett län som i hög grad är beroende av goda kommunikationer till omkringliggande län. I Mälardalsregionen bor cirka 40 % av landets befolkning och länets kommuner har en omfattande pendling över länsgräns där också flera av länets kommuner ingår i Stockholms arbetsmarknadsregion. Även Västerås och Norrköping är viktiga målpunkter för flera kommuner. I och med länets geografiska läge är arbetspendlingen mer omfattande över länsgräns än inom länet. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken. Detta sker via trafikavtal som förvaltas av MÄLAB resp. Stockholms läns landstings trafikförvaltning. Länets kostnader för, den av MÄLAB upphandlade regionala tågtrafiken samt den av Trafikförvaltningen upphandlade Gnestapendeln, uppgick under 2014 till 117 miljoner kronor.

Med syfte att erbjuda en attraktiv trafik eftersträvas i grunden en för resenärerna enkel och en, 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, regionala tågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) och Gnestapendeln Södertälje C-Gnesta. Även i kommande tågplan (T16) blir det återigen ändrade avgångstider och uppehållsbild. Bland annat försämrar Sörmlandspilens systemtidtabell kraftigt på eftermiddagen, till förmån för godståg. I vissa fall får ett och samma tåg olika avgångstider beroende på veckodag, vilket inte bara drabbar resenärerna, utan också försvårar en effektiv planering av anslutningar. Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Sörmlands kollektivtrafik-myndighet särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2017. För övrigt hänvisar vi till MÄLAB:s yttrande.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling Region Örebro län**

Region Örebro län, genom Regional utveckling (Trafik och Samhällsplanering) har inbjudits till samråd gällande JNB 20157 och lämnar härmed sitt svar.

### **Yttrande från INAB, Infrastruktur i Umeå AB**

INAB genom undertecknad, har tagit del av samråd om järnvägsnätbeskrivning (JNB) 2017. Bifogad sammanställning över förändringar för JNB 2017 underlättar väsentligt för genomläsning av samrådsmaterialet vilket är bra.

INAB har i övrigt inga anmärkningar eller synpunkter på dessa samrådshandlingar för Järnvägsnätbeskrivning 2017.

### **Yttrande från Real Rail AB**

JNB (JärnvägsNätBeskrivning) 2017

De genomgångar som Trafikverket utför för PSB är bra och det gäller också den informationsdag nu kallat JNB dagen som är behövlig för JF att ta del av alla nyheter och inte minst en förklaring som hör till.

Detta år saknade vi åter helt ERTMS genomgång som mer än bör vara med på genomgång på en järnvägsnätbeskrivning JNB.

När det gäller delar av SERA direktivet så bör Trafikverket genom kundansvariga meddela vad "auktoriserad sökande utmönstras" innebär. Detta bör gälla samtliga kunder som innehar denna formen av söknad. Att på ett snabbt P. P visa detta på en JNB dag räcker inte anser vi utan förklarande besök behövs verkligen.

### **Yttrande från Real Rail AB**

Bra är denna sammanställning över förändringar då ett samrådsunderlag på 112 sidor är en mäktig del att läsa av på kort tid. Detta gäller då EU direktiv förändrat många kapitel o nummer.

### **Yttrande från SJ AB**

SJ efterfrågar en ny sektion i JNB som skulle heta Planeringsförutsättningar. Denna sektion skulle omfatta det som rapporten "Riktlinjer täthet mellan tåg", TRV 2014/97400, beskriver fast med tilläggen headway, uppehållstider, mötesförutsättningar, kapacitetstak etc. för respektive bandel, inklusive enkelspår. I denna sektion bör även beskrivas hur stor andel av infrakapaciteten som skall tas i anspråk för tilldelade tåglägen och banarbeten och hur mycket som skall vara återställningskapacitet. I fastställelsebeslutet bör det också tillfogas en förteckning över de sträckor och tider där all tillgänglig kapacitet tilldelats, sträckor där ad hoc kan tillämpas endast vid avbokning. Denna förteckning behöver uppdateras fortlöpande under tidtabellsåret om avbeställda eller nytillkomna varaktiga tåglägen förändrar förutsättningarna.

Sektionen skulle kunna användas för att årligen bedöma hur stora marginaler som behövs mellan tågen. SJ gör bedömningen att marginalerna, som måste vara större

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

än vad som anges i "Riktlinjer för täthet mellan tåg", måste kompletteras med det maximala kapacitetsutnyttjandet på respektive linjeavsnitt. Motivet är bland annat att infrastrukturens tillstånd tillför ett dagligt brus av småstörningar som långväga snabba tåg lider svårt av. Dålig kvalitet på infrastrukturen begränsar den kapacitet som kan tas ut.

Punktlighetsförutsättningar i systemet är en strategisk överlevnadsfråga för branschen. Sambandet mellan flaskhalsar i systemet och punktlighet är mycket högt. Kapacitetstaket på begränsande bandelar måste vara en tydlig del av JNB. Taket måste dessutom på ett realistiskt sätt tillmötesgå de krav som ställs om punktlighet och robusthet i systemet.

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

#### **Inledning**

Som en grund och ram för den årliga tågplanen inom Järnvägen upprättas en järnvägsnätbeskrivning. Efter samråd med branschen beslutar Trafikverket om dokumentet. Dokumentet används sedan som information, förutsättningar för Tågplan samt som bilaga till de Trafikavtal som tecknas. Efter beslutet genomförs ändringsrevisioner av Järnvägsnätbeskrivningen via ändringsmeddelanden. Även ändringsmeddelanden sänds på samråd. Dock är det Trafikverket som i båda fallen enväldigt fattar beslut om ändringarna. Genomgående är dokumentet mycket omfattande och det krävs god erfarenhet från järnvägsbranschen för att förstå och tolka dokumentet. Detta är ett instegshinder för nya aktörer på marknaden. Sammanfattningsvis behöver dokumentet omstruktureras, med en tydlig uppdelning vad som är information och vad som är tvingande respektive avtalsbara regler.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Ovanstående yttranden innehåller information om samrådssvarslämnarna tillsammans med synpunkter som kan kopplas till trafikverkets kommande arbete vilket vi tacksamt tar till oss. Andra är av sammanfattande och inledande karaktär och besvaras under respektive avsnitt.*

### **Förkortningar och definitioner**

#### **Yttrande från SJ AB**

SJ ber om förtydligande av distinktionen mellan färdplan och körplan. Om det inte finns någon, kunde det vara en finess att det som hanteras i långtid kallas tågläge, det som hanteras i korttid heter färdplan och det som hanteras operativt kallas tågfärd. I så fall bör kontrollplanerad färdplan heta kontrollplanerat tågläge.

Ett ytterligare spørsmål är om det förekommer kontrollplanering i korttid?

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Trafikverkets kommentar**

*Färdplan relaterar till körplan enligt följande:*

*En färdplan är ett sammanhållande begrepp för en eller flera färder (se JTF begreppet Färd).*

*En färd är en sammanfattande benämning för trafikverksamheterna tågfärd, spärrfärd eller växling (se JTF begreppet Färd)*

*En körplan anger tågfärden eller spärrfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelse mm (se JTF begreppet Körplan)*

*Och begreppet kontrollplanerad körplan kommer även att finnas i ad hoc processen.*

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Angående definitioner

En väsentlig definition som saknas är "tåg", detta eftersom man i vissa definitioner använder begreppet "fordonssättet" och "specifik tågtransport" vilka eventuell skulle kunna motsvara ett tåg i ett enskilt tågläge.

Akut inställda tåg definieras, det saknas dock definitioner av de andra inställningsformerna, dvs före 24 timmar innan avgång, eller tåg som ställs in under färd.

### **Trafikverkets kommentar**

*Tåg är ett allmängiltigt ord som används i dagligt tal i en vidare krets än de som är i järnvägsbranschen. Det vore därför olämpligt ha med ordet tåg i definitionslista. I de fall vi använder begreppet tåg och det har en speciell betydelse så förklaras det i sammanhanget.*

*De tåg som ställs in tidigare än 24 h innan tågets avgång ses som avbokade om det är på kundens begäran. En kostnad i form av en bokningsavgift är förenat med en sådan avbokning. Tåg som ställs in under färd ses även de som akut inställda tåg.*

## **Kapitel 1, Allmän information**

### **Avsnitt 1.4 – Juridisk status**

Yttrande från Svenska Kollektivtrafik

**Kopplingen mellan Trafikavtalet och Järnvägsnätbeskrivningen**



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Nuvarande koppling är oklar och måste göras bättre till T17. Vad vi menar är att Trafikavtalet allt för generellt hänvisar till Järnvägsnätsbeskrivningen. För T16 görs kopplingar under i Trafikavtalet till kapitel 3 Avtalshandlingar, punkt 2 Järnvägsnätsbeskrivningen till kap 1-6 så som "de villkor", men i dessa kapitel av JNB 2016 ingår mycket annat som inte kan betraktas som avtalsvillkor, tex information om godskorridorer och RailNetEurope. Ta tex punkt 1.10.2, RNE en tjänst som erbjuds. Är det frivilligt att använda eller ett tvång? Det är alltså viktigt att Trafikverket tydliggör vad som är blivande avtalstext och vad som är mer eller mindre information och guidelines för att parterna dels ska kunna förstå vad de verkligen avtalat om och dels för att det i samrådet ska kunna gå att besvara på ett adekvat sätt.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Hela Järnvägsnätsbeskrivningen är en bilaga till trafikeringsavtalet. Det innebär att all text i JNB är bindande i avtalet. RNE:s Network Statement Common Structure styr strukturen och innehållet i alla medlemmars järnvägsnätsbeskrivningar. Syftet med en gemensam struktur är att underlätta för de som bedriver internationell järnvägstrafik.*

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

##### **Tidplanen**

Eftersom många av grundförutsättningarna för tågtrafiken ytterst kommer från Järnvägsnätsbeskrivningen är det av yttersta vikt att den information och de regler som finns där i är väl underbyggda. I processerna med "stärkt branschsamverkan" har vi enats om att "Skapa förutsättningar för en kontinuerlig dialog i hela planeringsprocessen". Detta är för trafikföretagen en mycket viktig del. Tidsaspekten mellan kungörande av genomgripande förändringar så som tex hastighetsnedsättningar och tidpunkt för sista ansökning är kritisk då trafikföretaget under denna tid måste överväga alternativa lösningar som att istället bedriva busstrafik eller helt lägga ned sin trafik. Vi vill med detta säga att en tidig dialog är viktig och att man inte får vänta till samrådsutgåvan av JNB för att kungöra kända brister och fel.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har efter möte "Stärkt branschsamverkan" startat utvecklingen av ett nytt processteg som ämnar vara före årskiftet varje år där branschen informeras och ges möjlighet att medverka i planeringen av kommande större trafikpåverkande banarbeten fem år framåt. De första åren redovisas påverkan med på en hög detaljeringsnivå, de två sista på en övergripande nivå.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Avsnitt 1.6.1 - Giltighetsperiod**

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Utifrån den definition som används så gäller två järnvägsnätsbeskrivningar parallellt med varandra. Detta bör antingen justeras eller att definitionen införs att det avser 00:00 för avgående tåg och 24:00 för ankommande tåg.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Tåglägen över dygnsgränsen vid tidtabellsskiftet berörs av två trafikeringsavtal och två järnvägsnätsbeskrivningar, dock inte parallellt med varandra utan ett avtal inkl järnvägsnätsbeskrivning fram till dygnsgränsen och ett avtal inkl järnvägsnätsbeskrivning efter dygnsgränsen.*

### **Avsnitt 1.9 - Godskorridor - Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC)**

#### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

Det är inte redovisat hur den Europeiska korridoren kommer att utformas och det råder därför osäkerhet för konsekvenserna för övrig trafik.

#### **Trafikverkets kommentar**

*På ScanMeds hemsida kan broschyr hämtas med karta över korridoren. De förplanerade tåglägen för internationell trafik är en förutsättning vid ansökan av nationell trafik på samma sätt som ex PSB, se avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar.*

### **Avsnitt 1.10.1 - Nationell One-Stop Shop**

#### **Yttrande från Transdevs**

Kapitel 1.10.1 Nationell One-Stop Shop, Kapitel 4.2.1 Ansökan om kapacitet med flera

Vad betraktas som internationell kapacitet enligt principen som beskrivs ibland annat kapitel 1.10.1 och 4.2.1? Ska ett tag som ska gå mellan till exempel Sverige och Köpenhamn eller Oslo betraktas och hanteras som internationell kapacitet och således hanteras såsom beskrivs i samrådsutgåvan av JNB 2017.

#### **Trafikverkets kommentar**

*För att ansökan ska betraktas som internationell trafik ska PCS användas. Detta ger dessutom fördelen att endast en ansökan behöver göras – denna enda ansökan behandlas i PCS av samtliga involverade infrastrukturförvaltare (och i förekommandefall samarbetande järnvägsföretag). Järnvägsföretagen erhåller därefter ett samlat svar i PCS från inblandade infrastrukturförvaltare. Det går att ansöka om nationella tåglägen till gränspunkt. Denna ansökan måste då kompletteras med motsvarande nationella ansökningar i grannlandet. PCS är*

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

*gratis att använda och Trafikverket erbjuder introduktion och utbildning i systemet. Kontaktperson PCS: Per-Åke Wärn.*

## **Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering**

### **Avsnitt 2.2.1 - Villkor för att ansöka om tågläge**

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

##### Kopplingen mellan möjligheten att skriva Trafikavtal och att organisera trafik

Det auktorisationsförfarande som tidigare tillämpats för organisatörer av tågtrafik har upphört. (Järnvägslagen Kap 3, §5-6). Det är förvånande att Trafikverket inte omnämner denna ändring och ger en guidning om hur sökande ska agera för att kunna söka trafik även under T17. Eftersom nuvarande auktorisationer gäller till 2016-12-31 är det först i T17 detta blir i skarpt läge. Jämför tex med den pedagogiska beskrivningen kring elsäkerhet ” 2.4.1.1 Föreskrifter om elsäkerhet”. Transportstyrelsen flaggar för denna oklarhet i sin konsekvensutredning om förändringar i rätten att söka tillstånd. (Transportstyrelsen, TSF 2014-26).

#### **Trafikverkets kommentar**

*I och med avvikelsemeddelande nr 4 för JNB 2016, så reviderades JNB till följd av ny järnvägslag fr.o.m. 15 juni 2015.*

### **Avsnitt 2.3.1 – Ramavtal**

#### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

MÄLAB:s utgångspunkt är att Ramavtal ska kunna tecknas med Trafikverket för den regionala tågtrafiken i Mälardalen som startar december 2016, dvs för Tågplan 2017.

#### **Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län**

Region Örebro läns utgångspunkt är att MÄLAB ska kunna teckna Ramavtal med Trafikverket för den regionala tågtrafiken i Mälardalen som startar december 2016, dvs för Tågplan 2017. Gäller även 4.4.4

#### **Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Vi anser att Ramavtal kan utgöra ett viktigt verktyg för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretagen. Det är därför av stor vikt att Trafikverket fortsätter arbetet med utformningen av ramavtalen med syfte att säkerställa Trafikverkets önskade systemeffekt.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen**

Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland utgångspunkt är att MÅLAB ska kunna teckna Ramavtal med Trafikverket för den regionala tågtrafiken i Mälardalen som startar december 2016, dvs för Tågplan 2017.

Gäller även 4.4.4

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har tidigare bedrivit ett utvecklingsarbete kring ramavtal för infrastrukturkapacitet på järnväg. Utvecklingsinsatsen lades ner efter dialog med branschföreträdare. För närvarande pågår en utveckling av EU-regelverket kring ramavtal. Dessa regler bedöms få en betydande påverkan på möjligheterna och formerna för eventuella ramavtal i Sverige i framtiden. Trafikverket avvaktar därför fortsatt utvecklingsarbete till klarhet råder kring framtida EU-regler för ramavtal. Trafikverket vidtar ingen åtgärd med anledning av denna synpunkt.*

#### **Avsnitt 2.4.2.2 - Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning**

##### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Inkonsekvens i förseningsmått

Järnvägsföretaget ska till Trafikverket ange avvikelser som är 3 minuter eller mer (2.4.2.2) samtidigt mäts och aktiveras inga åtgärder förrän 5 minuters försening uppstår. För att motivera detta bör detta sättas i ett sammanhang, annars finns det stor risk att en sådan regel leder till missförstånd.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal mäts och orsakskod ska registreras för avvikelser större än 3 minuter. Skälet är att få kunskap om vad avvikelserna beror på. Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas från 5 minuters merförsening. Skälet till detta är att Trafikverket i dialog med branschen har bedömt att kvaliteten i registrerade uppgifter är bättre och mer säkerställd än på 3 minutersnivån och därför kan ligga till grund för ekonomiska incitament. Trafikverket vidtar ingen åtgärd med anledning av denna synpunkt.*

#### **Bilaga 2 B - Säkerhet vid aktiviteter i spårområde**

##### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

Bilaga 2.B, avsnitt 3 Varselklädsel

Kravet för varselklädsel ska ändras från EN 471 klass 2 till EN 471 klass 3. Det innebär att den totala fluorescerande ytan och reflexerande ytan ska ökas på varselvästen. Om man jobbar inom spårområdet och har varselkläder på både över- och underkropp så kommer det att bli lättare att uppfylla kravet på klass 3. Men för

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

de järnvägsbolag som kör persontrafik och har en uniformsklädsel som är anpassad till möte med resenärerna så kommer det att bli svårare att nå upp till kraven. Vår personal utför inte heller något arbete på banområdet. Vi gör egenförflyttning till och från våra fordon. På mindre personer kommer det att bli svårt att komma upp till kravet 0,8 m<sup>2</sup> fluorerande yta.

Så frågan blir om det som tidigare går att skilja på att arbeta inom banområdet och att vistas inom banområdet och därför frångå kravet om EN 471 klass 3 för de som bara gör egenförflyttningar inom banområdet?

#### **Trafikverkets kommentar**

*Så som reglerna är skrivna nu så gäller de både för att arbeta och vistas inom banområdet. Vi är medvetna om att det kan förorsaka problem med kravet på stora fluorerande ytor. Vid en kommande översyn av dessa regler så kommer detta att beaktas.*

## **Kapitel 3, Infrastruktur**

### **Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner**

#### **Yttrande från AB Östgötatrafiken**

Kap.3.4 / bilaga 3E - JNB 2017 Nedsättningar och risk för varaktiga nedsättningar: Trafikverket beskriver här aviserade hastighetsnedsättningar på olika bandelar runt om i dess järnvägsnät. På södra stambanan där bl.a Östgötapendeln trafikerar beskrivs ändring om hastighet och risk för varaktig hastighetsnedsättning p.g.a. dåliga räler på flera bandelar såsom sträckorna Tranås-Flisby/Gripenberg, Vislanda-Mosselund mm. Nedsatt sth från 200 till 130 km noteras. Östgötapendeln trafikerar ej direkt på berörda bandelar/sträckor, men löper risk att drabbas i andra hand av en förändrad/anpassad tågplan 2017 samt operativt av nyskapade förseningsstörningar etc.

ÖstgötaTrafiken ser med bekymmer på det dåliga/eftersatta banunderhållet och de på detta aviserade/föreslagna hastighetsnedsättningarna i JNB 2017. Detta inte bara för Östgötapendeln del utan för hela järnvägsbranschens förutsättningar att utföra sin trafik på ett bra sätt.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi förstår er oro angående aviserade hastighetsnedsättningar. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*Vi har återigen sett över vår underhållsplan med avseende på ekonomiska medel och genomförbarhet och vi räknar nu med att genomföra*

- *spårbyte Vislanda-Mosselund under första delen av 2017. Det innebär att vi i detta läge bedömer att vi inte kommer behöva sätta ned hastigheten. Däremot så kommer vi fortfarande ha kvar den som en risk för nedsatt hastighet fram tills dessa spåret är bytt*
- *rälsbyte Jönköping-Nässjö under 2016. Det innebär att vi inte kommer att sätta ned hastigheten 2017.*

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Som vi tidigare vid ett flertal tillfällen påpekat ska inte Statens spåranläggningar belastas av regionala restriktioner (Skåne) som verkar diskriminerande för viss typ av trafik. Restriktioner ska endast motiveras av tekniska begränsningar. I den mån det finns avtal med kommuner eller andra som diskriminerar viss trafik så ska dessa göras transperanta och sedan omförhandlas.

Godset hänvisas till alternativa banor, exempelvis Rååbanan och Godsstråket genom Skåne. Man kan tro att godstrafik då har hög prioritet på dessa banor men så är inte fallet i praktiken. Persontrafik får högsta prioritet även här och godstrafik får köra på restkapacitet.

Green Cargo kräver att restriktioner endast får motiveras av tekniska begränsningar i infrastrukturen. Fram tills detta är genomfört, det vill säga så länge persontrafik ges ensamrätt till vissa banor, ska godstrafik ha högsta prioritet på de alternativa banor som den hänvisas till. Detta ska klart uttryckas i JNB kapitel 3.4.1.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Ingångna avtal är förenliga med gällande lagstiftning. Tilldelning av kapacitet sker enligt de principer som framgår av JNB kapitel 4. Det innebär bland annat att ingen trafik har högre prioritet än annan trafik på en utpekad bana/stråk.*

#### **Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Ett stort antal bandelar redovisas där tillfälliga restriktioner kan förekomma p.g.a. skador på infrastrukturen. Det är principiellt positivt med en sådan inventering men det är nu oerhört angeläget att konsekvent och systematiskt åtgärda problemen och använda tidsfönstren. En prioritering bör ske i samråd med tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheterna. Att samtidigt öka avgiftsuttaget för användning av denna infrastruktur anser vi inte vara rimligt, se även kommentarer gällande punkt 6.2. nedan.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Vi kommer vi byta ut spårväxlar i Flen under 2016. Denna risk kommer således tas bort. Övriga risker inom Sörmland kommer vi inte kunna ta bort.*

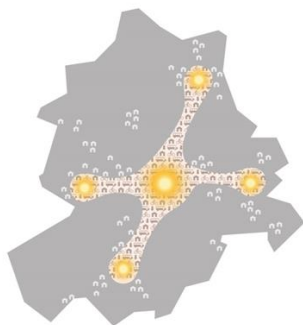
*Arbete pågår inom "ökad branschsamverkan" där kollektivtrafiken är representerad. I detta arbete finns med en del som berör samråd kring prioriteringar.*

### **Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur**

#### **Yttrande från Borås Stad**

Borås Stad ser en olycklig utveckling för vårt befintliga järnvägsnät. Borås är en regional knutpunkt där flera större vägar och järnvägar möts. Med Götalandsbanan kommer flödena genom Borås öka. För att dessa flöden ska fungera smidigt och effektivt behöver anslutande infrastruktur stärkas.

Borås Stads övergripande planeringsinriktning är att stärka centralorten samt de starka stråken mellan Borås och de större tätorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared, Sjömarken och Viskafors. I serviceorterna ligger fokus på förtätning av befintlig bebyggelse för att öka underlaget för service och kollektivtrafik. Utmed tre av de starka stråken finns järnvägar med stationer i Fristad (Älvsborgsbanan), Sandared (Kust- till kustbanan) och Viskafors (Viskadalsbanan). Det är viktigt att denna infrastruktur stärks i kombination med en förtätning av bebyggelsen, för att utveckla attraktiva samhällen där det hållbara resandet underlättas.



Bilden illustrerar en Ortsstruktur med flera lokala centra. Borås tätort utgör kärnan i kommunen. Utanför kärnan finns serviceorterna där lokal service och kollektivtrafik koncentreras. Mellan kärnan och serviceorterna går de starka stråken för bebyggelse och kollektivtrafik. Den strategiska inriktningen är att bebyggelseutvecklingen stärker denna struktur genom förtätning i Borås och serviceorterna.

I Järnvägsbeskrivningen ser vi förslag på hastighetsnedsänkningar på grund av dåliga spår på såväl Viskadalsbanan (Borås C - Varberg) som Älvsborgsbanan

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

(Herrljunga - Borås C). Det innebär i förlängningen att attraktiviteten för hållbara transporter för både människor och gods försämras.

Den pågående Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Viskadalsstråket bör bl. a. leda till investeringar på upprustning av den dåligt underhållna järnvägen, så att kapacitet och trafikering kan förbättras.

Både Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan förutsätter vi kommer att vara viktiga för persontrafik som ska ansluta till framtida Götalandsbanan samt för omledning av trafik förbi Göteborg. Den förslagna ändringen visar motsatt inriktning..

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi förstår er oro ang aviserade hastighetsnedsättningar. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Vi har nu, sedan remissutgåvan skickats ut, reviderat och differentierat nedsättningar då dessa var för grovt beskrivna. Vi har sedan tidigare kunskap om dessa mer exakta sträckor men det blev fel i remissutgåvan. Vi beklagar det. Detta är de exakta sträckorna och det kommer stå så här i JNB 2017:*

*Älvsborgsbanan: Sträckan (Herrljunga)-(Fristad) km 94+000-119+999 (26 km) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.*

*Viskadalsbanan: Sträckan (Borås)-(Viskafors) Km 142+800- 143+300 (0,5 km) samt Skene-Varberg km 166+800-211+300 (44,5 km) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.*

#### **Yttrande från Fyrbodals kommunalförbund, Infrastruktur & Kollektivtrafik**

Synpunkter på förslag till sänkta hastigheter på järnväg  
(Samråd järnvägsnätbeskrivning JNB 2017)

Det har kommit till kommunalförbundets kännedom att det i samrådsutgåvan av JNB 2017 under avsnitt 3.4.1 aviseras en hastighetsnedsättning på ett flertal av landets järnvägar varav flera banor berör Fyrbodal direkt och indirekt.

Gällande sträckan Mellerud-Billingsfors (DVVJ) aviseras en hastighetsnedsättning från 80 km/h till 40 km/h med hänvisning till dåligt spår. Riktigheten i behovet av nedsättning är omöjligt att bedöma utifrån den mycket kortfattade beskrivning som finns i JNB, men varje försämring av banans hastighetsstandard ökar svårigheterna att bedriva nuvarande trafik effektivt eller utveckla ny trafik på banan. Då sträckan senast under 2014 genomgick en omfattande upprustning med stora slipersbyten och även partiella rälsbyten finner vi denna aviserade hastighetsnedsättning mycket förvånande. Upprustningen medfinansierades av Västra Götalandsregionen och i avtalet gällande denna medfinansiering förband sig Trafikverket att efter utförd upprustning vidmakthålla banans standard.



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Mot bakgrund av att de aviserade hastighetsnedsättningarna kommer att få konsekvenser för tågbolag, näringslivet och allmänheten ställer sig Fyrbodals kommunalförbund frågande dels till bristen av information/förankring av de planerade åtgärderna, dels rimligheten i att sänka hastigheten på DVVJ (Mellerud-Billingsfors).

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har, som ni beskriver, gjort en hel del åtgärder på banan Mellerud-Billingsfors. Det vi däremot inte gjort är nödvändiga åtgärder på banunderbyggnaden. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid. Vi har återigen gjort en bedömning av banan Mellerud-Billingsfors och vi bedömer att vi kan bibehålla dagens hastighet för persontrafiken men vi sätter restriktioner för godstrafiken. Ny största tillåtna hastighet för godstrafiken är 50 km/h. Nu gällande restriktioner för 22,5 ton samt specifika restriktioner för vissa delar kvarstår.*

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Bandel 935 Teckomatorp-Eslöv

Banan är en viktig länk vid omledning av trafik till/från Helsingborg. En sänkning av stax skulle inverka menligt på förmågan att upprätthålla trafik om huvudstråken är stängda pga haverier eller banarbeten.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Risken är borttagen och kommer ej vara med i JNB 2017. Det vill säga vi ser ingen risk för varaktig nedsättning på denna bandel.*

#### **Yttrande från Luossavaara-Kiirunavaara AB**

LKAB Malmtrafik AB anser att det inte är acceptabelt med trafikrestriktioner, s.k. "sträcka med särskilda förutsättningar" för bandel 111 och 118 ingående i Malmbanans sträckning.

Nedsatt STH på bandel 118 medför att malmtåg ingående i systemtågsomlopp Malmberget - Luleå blir sena och inte klarar tiden för terminalhanteringen vilket kräver insättning av extra lok och vagn set i omloppet.

Nedsatt STAX på bandel 111 medför att lasten måste reduceras i tågen vilket innebär att fler tåg måste sättas in i trafik till Narvik på norra omloppet. Det berör malmtågstrafiken från Kiruna, Svappavaara och Malmberget. Antalet tåg på banan är redan i dag högt och ligger nära kapacitetstaket enl. Trafikverkets egna beräkningar. Det är inte acceptabelt att minska axelvikten och därmed öka behovet att köra fler tåg.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

LKAB har lok och vagn park som är dimensionerad för effektiva malmtransporter. Nedsatt effektivitet p.g.a. nedsatt STH eller STAX innebär minskad transportkapacitet och ökade kostnader. Det medför begränsningar i leveransförmågan till kunder och hotar lönsamheten.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi förstår er oro angående risk för hastighetsnedsättningar. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

#### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

För stora delar av järnvägssystemet redovisas sträckor med särskilda förutsättningar, restriktioner eller varsel för kommande restriktioner exempelvis pga dåliga spårläggningar, räler eller växlar. Som konsekvens av detta innebär det att trafikbeställare och trafikbolag inte vet vilka faktiska förutsättningar som kommer att råda för den trafik som man planerar att bedriva under 2017, vilket naturligtvis inte kan anses vara acceptabelt.

Det är i grunden positivt att Trafikverket lämnat denna redovisning för att öka kunskapen om järnvägens status. Men det är nu mycket angeläget att Trafikverket snarast vidtar åtgärder som undanröjer flertalet av dessa brister för att minska risken för faktiska hastighetsnedsättningar eller trafikstopp.

Med tanke på den mängd brister som redovisningen innehåller är det sannolikt att Trafikverket måste göra prioriteringar i vilken ordning bristerna ska åtgärdas. En generell prioritering behöver då vara att åtgärda de brister som riskerar trafikstopp, eller brister som har störst påverkan på restiden och riskerar slå sönder både trafiksystem, anslutningar och fordonsomlopp.

Prioriteringen bör ske i samråd med tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheter. Sträckor där spårbyten och andra åtgärder redan planerats in under 2017 bör inte samtidigt ha utpekade risker för restriktioner under 2017. Bedöms sannolikheten att spåren inte klarar sig fram till den inplanerade åtgärden bör dessa tidigareläggas. I Mälardalen berör det sträckan Eskilstuna – Flen där spårbyte genomförs under 2017. Objekt som genomförs under 2016 bör inte heller finnas i listan på risker 2017, exempelvis växelbytet i Flen och växelbytet i Örebro. Alternativt att informationen kring riskerna kompletteras med aktuella planer för åtgärder.

Under tiden för aktuella brister är det samtidigt orimligt att öka avgiftsuttaget för samma infrastruktur.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi förstår er oro angående aviserade hastighetsnedsättningar. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*I banarbetsplan så finns arbeten planerade för 2016 och 2017. Alla dessa arbeten var, när remiss utskicket gick ut, inte finansierade. I nuvarande plan ligger utbyten 2016 för spårväxlar i Flen och Örebro samt spårbyte Tillberga-Ransta. Det ligger dock inget planerat spårbyte 2017 för Flens övre-Eskilstuna.*

*Arbete pågår inom "ökad branschsamverkan" där kollektivtrafiken är representerad. I detta arbete finns med en del som berör samråd och prioriteringar.*

#### **Yttrande från Real Rail AB**

Vad är varaktig hastighetsnedsättning? För på många bandelar saknas uppgift om nedsättande Sth och även bansträcka

#### **Trafikverkets kommentar**

*I JNB 2017 har vi beskrivet ett antal banor med "risk för varaktig nedsättning". En varaktig nedsättning är ingen tillfällig nedsättning. En tillfällig nedsättning har vi definierat "en nedsättning som varar en kortare tid". Exempel på det är felavhjälpning, åtgärdande av besiktningsanmärkningar. Normalt åtgärder vi dessa tillfälliga nedsättningar innevarande dygn och i vissa fall kan det ta flera dagar beroende på resurstillgång och banarbetstider.*

*Varaktig nedsättning är en nedsättning som pågår under en längre tid och normalt ligger den tillsvidare och påverkar en hel tidtabellsperiod. Däremot är den inte att betrakta som "permanent". Vår ambition är att ta bort varaktiga nedsättningar men planering av detta sker per tidtabellsperiod då de oftast kräver riktat större ekonomiskt tillskott och banarbetstider i spår.*

*Vi har, på förekommen anledning och enligt önskemål från flera, nu kompletterat med exakta sträckor.*

#### **Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län**

I stycket Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering framgår tydligt att en omfattande del av infrastrukturen på våra järnvägar är i dåligt skick, vilket också är känt. Att Trafikverket redovisar kända banor/sträckor är en nödvändighet för tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheter. Det krävs dock betydligt mer detaljerad kunskap om varje bana, sträcka och objekt för att tågoperatörerna tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna bedriva en tillförlitlig trafik och kunna budgetera för densamma. Det är nödvändigt att Trafikverket ökar kännedomen om statusen på de listade banorna/sträckorna med särskilda

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

förutsättningar så att en mycket tydligare information kan ges än vad som framgår av JNB 2017.

Region Örebro län har gjort bedömning att aviserad hastighetsnedsättning till STH 80 på Bandel 552 (Gårdsjö)-(Håkantorp) får konsekvenser på trafiken upp genom Örebro län genom att trafiken får i sin helhet planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötesstationer på dimensionerande sträckor som exempelvis Forshem-Lidköping och Lidköping-Vara. Restiderna ökar vilket innebär att tågen tappar sin konkurrenskraft mot andra trafikslag.

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

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Vi har, på förekommen anledning och enligt önskemål från flera, nu kompletterat JNB 2017 med exakta sträckor.*

*Angående statusen för banorna inom Örebro län så är vår uppfattning att vi har god kännedom om detta och dessa sträckor finns beskrivna i remissutgåvan JNB 2017. De flesta riskerna är relaterade till spår med räler som tillverkades 1976-1982. De exakta sträckorna är*

- Västra stambanan delen Baggetorp-Pålsboda nedspår (43,5 km) och mer exakt km 142+789 till km 186+262
- Godsstråket genom bergslagen delen Örebro-Frövi (49,8 km) och mer exakt uppspår km 225+360 till km 249+567 samt nedspår km 224+725 till 249+572 och 300+000-300+209.
- Mälarbanan delen Västerås-Jädersbruk
  - Västerås Norra – Dingtuna-Kolbäck uppspår 18,6 km uppdelat på sträckorna km 111+226 till km 114+120 samt 122+073 till km 123+300 och för nedspår km 106+290 till km 110+038, 111+351 till km 122+072
  - Kolbäck-Jädersbruk 16,8 km uppdelat på sträckorna 31+042-144+826, 326+590-327+487 samt km 337+350-339+400
- Svelandsbanan sträckning Eskilstuna-Rekarne (9,5 km) och ännu mer exakt km 105+176 till km 114+670.

*Vi har nu, sedan remissutgåvan skickats ut, reviderat och differentierat nedsättningar på sträckan Gårdsjö-Håkantorp då dessa var för grovt beskrivna. Vi har sedan tidigare kunskap om dessa mer exakta sträckor men det blev fel i remissutgåvan. Vi beklagar det.*

*De sträckor där vi kommer att ha nedsättningar är på sträckorna*

- Mariestad-Lugnås, Km 41+490 till Km 50+193 (8,7km)

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

- *Forshem-Källby, Km 64+120 till Km 84+584 (20,5km) samt*
- *Lidköping-Håkantorp, Km 94+390 till Km 120+424 (26km).*

### **Yttrande från Stiftelsen Dal-Västra, Värmlands Järnväg**

Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg har tagit del av samrådsutgåvan av JNB 2017 och vill härmed lämna följande synpunkter.

I samrådsutgåvan av JNB för 2017 aviserar under avsnitt 3.4.1 en hastighetsnedsättning till 40 km/h på sträckan Mellerud-Billingsfors med hänvisning till dåligt spår. Då sträckan senast under 2014 genomgick en omfattande upprustning med stora slipersbyten och även partiella rälsbyten finner vi denna aviserade hastighetsnedsättning mycket förvånande. Då banan är kuperad medför en hastighetsnedsättning av detta slag ytterligare svårigheter att bedriva en effektiv godstrafik. För persontrafikens del medför nedsättningen förlängda gångtider och svårigheter att få ihop samtrafikupplägget med båtarna på Dalslands kanal.

### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har, som ni beskriver, gjort en hel del åtgärder på banan Mellerud-Billingsfors. Det vi däremot inte gjort är nödvändiga åtgärder på banunderbyggnaden. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de banor/trafik som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid. Vi har återigen gjort en bedömning av banan och vi bedömer att vi kan bibehålla dagens hastighet för persontrafiken men sätter restriktioner för godstrafiken. Ny största tillåtna hastighet för godstrafiken är 50 km/h. Nu gällande restriktioner för 22,5 ton samt specifika restriktioner för vissa delar kvarstår.*

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Risk för hastighetsnedsättningar etc

Det är bra med proaktivitet och att Trafikverket har en god kännedom om banans standard. Det är självklart ändå förvånade över den stora ökning av banor med särskilda förutsättningar som redovisas.

Vår uppfattning är att riskanalysen som gjorts är väl binär. Om de antal listade banorna anges vara de som har en risk, betyder det att risken inte finns för andra bandelar? Nej troligen inte. Alltså dels skulle en mer sofistikerad riskredovisning behövas. Hur stor är sannolikheten för respektive objekt att händelsen sker och därmed konsekvensen uppkommer?

Eftersom det nu är mer än ett år innan trafik utifrån dessa förutsättningar ska ske ser vi det som självklart att Trafikverket överväger att skyndsamt prioritera åtgärder för återställande och säkrande av tidigare utlovad hastighet och bärighet

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

osv på dessa banstråk. På så sätt borde flera av de flaggade riskerna aldrig behöva uppstå.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Det är första gången vi beskriver risker i JNB på ett systematiskt sätt. Tidigare har det funnits riskbeskrivningar på enskilda banor men inte för alla banor. Ja, vi kan utveckla vårt sätt att beskriva risker och det skall vi också göra i kommande JNB. När vi riskbedömde detta i JNB 2017 så gjorde vi en gradering på vilka risker som har en mycket stor sannolikhet dvs att vi kan säga att det blir reell och faller ut med 95% sannolikhet eller högre. Dessa finns med i JNB med en nedsättning. För övriga har vi bedömt som "risk för varaktig..."*

*För merparten av våra banor så finns risker för kortvariga nedsättningar men dessa bedömer vi kunna hantera inom ordinarie felavhjälpning. Dvs vi har/får då en nedsättning som normalt varar från 2 timmar till någon/några dagar. Ibland kan dessa nedsättningar ligga någon/några veckor. Men dessa är inte att betrakta som varaktiga för en hel tidtabell.*

*Ja, vi kan utveckla vårt sätt att beskriva risker och det är vår ambition att vi tillsammans med branschen utveckla detta i framttagande av kommande JNB.*

#### **Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen**

I stycket Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering framgår tydligt att en omfattande del av infrastrukturen på våra järnvägar är i dåligt skick, vilket också är känt. Att Trafikverket redovisar kända banor/sträckor är en nödvändighet för tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheter. Det krävs dock betydligt mer detaljerad kunskap om varje bana, sträcka och objekt för att tågoperatörerna tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna bedriva en tillförlitlig trafik och kunna budgetera för densamma. Det är nödvändigt att Trafikverket ökar kännedomen om statusen på de listade banorna/sträckorna med särskilda förutsättningar så att en mycket tydligare information kan ges än vad som framgår av JNB 2017. Ett exempel är bandel 340 Fagersta C – Ludvika där den dåliga banstandarden visserligen är känd, men det är inte acceptabelt att driva en persontrafik med hastighetsbegränsningar vid behov, då detta förmodligen har påverkan av exempelvis vilken typ av vinterväder som råder. Generellt är vår uppfattning att underhållet på infrastrukturen måste vara av den karaktären att Trafikverket kan sätta STH så att den inte fluktuerar över tid.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Vi har på förekommen anledning och enligt önskemål från flera har vi nu kompletterat JNB 2017 med exakta sträckor.*

*För bandel 340 Fagersta-Ludvika så har vi nu tagit bort den som en risk i JNB 2017. De åtgärder vi har gjort och gör bedömer vi som tillräckliga för att undvika nedsättningar.*

*Det är första gången vi beskriver risker i JNB på ett systematiskt sätt. Tidigare har det funnits riskbeskrivningar på enskilda banor men inte för alla banor. Ja, vi kan utveckla vårt sätt att beskriva risker och det skall vi också göra i kommande JNB. Vi har kunskap ang bakomliggande faktorer och vilka delar i systemet som har brister.*

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

I kapitlet redovisar Trafikverket förändrade största tillåtna hastigheter på ett flertal bandelar inom Västtrafiks trafikområde, samt ytterligare sträckor där det finns risk för långvariga hastighetsnedsättningar på grund av brister i anläggningen.

Västtrafik ställer sig positiva till att anläggningens tillstånd förtydligas i JNB och att processen utvecklas mot att tågplanen från början kan planeras med rätt infrastrukturförutsättningar. Västtrafik anser dock att hastighetsnedsättningarna så som de är beskrivna i remissutgåvan är alldeles för generellt satta och tar inte hänsyn till att det för flera bandelar finns stora skillnader i anläggningens status.

**Bandel 552 (Gårdsjö)-(Håkantorp)**

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan (Gårdsjö)-(Håkantorp) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:

Trafiken får i sin helhet planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötesstationer på dimensionerande sträckor som exempelvis Forshem-Lidköping och Lidköping-Vara. Restiderna ökar vilket innebär att tågen tappar sin konkurrenskraft mot andra trafikslag.

**Bandel 611 (Falköping)-(Alingsås)**

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan Floby-Vårgårda nedspår har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130. Sträckan Vårgårda-Alingsås upp- och nedspår har dåligt spår och hastigheten sätts ned till STH130.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:

Hastighetsnedsättningarna innebär att trångsektorsplaner i Göteborg och Stockholm behöver göras om. Västtrafik har tillsammans med SJ AB gjort en analys av alternativet att endast korrigera trångsektorsplanen för Göteborg och kommit fram till att detta får mycket negativ påverkan på pendeltågen Göteborg-Alingsås. Förändringen kommer att innebära nya tidtabeller med brustna

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

bussanslutningar i Lerum och Alingsås, fler fordon i omlopp för att kunna behålla samma trafikvolym samt att pendeltågen kommer att ta ytterligare ett spår i anspråk på den redan hårt belastade Göteborg central. Västtrafik förutsätter därför att Trafikverket analyserar förändringar av trångsektorsplanen i Stockholm för att undvika att oönskade effekter uppstår i den västra änden av Västra stambanan.

Bandel 652 (Öxnered)-(Håkantorp)

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan (Öxnered)-(Håkantorp) har dåligt spår (dock ej km 38-41) och hastigheten begränsas till STH80.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:

Trafiken får planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötestationerna på de dimensionerande sträckorna som t.ex. Vargön-Grästorp.

Stor risk att trafikutbudet måste minskas ner eftersom det kommer att uppstå kapacitetsbrist.

Bandel 654 (Herrljunga)-(Borås C)

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan (Herrljunga)-(Borås C) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:

Trafiken får planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötestationerna på den dimensionerande sträckan Ljung-Fristad. Dagens trafikutbud är att tågen går i 30-minuters-takt under högtrafik. Med sänkt hastighet till 80 km/h får trafikutbudet begränsas till 60-minuters-takt, vilket kraftigt försämrar möjligheten att anpassa tidtabellen till anslutande tåg i Herrljunga mot Skövde och Stockholm.

Bandel 656 (Borås C)-(Varberg)

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan (Kinna)-(Varberg) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:

Trafiken får planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötestationerna på den dimensionerande sträckan som Skene-Horred. Dagens trafikutbud är att tågen går i 60-minuters-takt under högtrafik. Med sänkt hastighet till 80 km/h får trafikutbudet antingen begränsas till 120-minuters-takt vilket kraftigt försämrar möjligheten till arbetspendling mellan Västra Götaland och Halland, eller så får mötena flyttas till Horred vilket innebär att denna mötestation behöver återöppnas. Med tågmöten i Horred ökar även restiden ytterligare på sträckan eftersom tågen kommer att behöva stå stilla i Horred i ca 7 minuter i genomsnitt och invänta mötet.

Bandel 711 Sandhem-(Nässjö)

TRV beskrivning i remissutgåvan:

Sträckan Jönköping-Nässjö har dåliga räler och hastigheten begränsas till STH100 pga dåliga räler.

Västtrafik beskrivning, konsekvens trafikpåverkan:



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Trafiken får planeras om eftersom nuvarande tidtabell bygger på gångtiden mellan mötestationerna på den dimensionerande sträckan Forserum-Tenhult. Sträckan Jönköping-Nässjö är mycket högt trafikerad och dagens tågplan har inga marginaler för hastighetsnedsättningar. Konsvekvens av STH100 är att vartannat tåg får ställas in.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi har, på förekommen anledning och enligt önskemål från flera, nu kompletterat JNB 2017 med exakta sträckor.*

*I remissutgåvan så var flera nedsättningar i Västra Sverige för grovt beskrivna. Vi har sedan tidigare kunskap om dessa mer exakta sträckor men det blev fel i remissutgåvan. Vi beklagar det.*

*Vi har även förändrat riskbedömningen för ett antal banor. Enl uppgift har ni fått del av dessa nya uppgifter. Ang exakta sträckor och riskbedömningar för varje bandel så hänvisar vi till beslutad JNB 2017.*

*Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är de som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

### **Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Antalet PSB har gått ner till 15 st i T17 vilket är bra. 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 så här långt 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 adhoc som följd. Vi anser att det är ett rimligt krav att Trafikverket får ordning på sin kapacitetstilldelningsprocess som den sett ut hittills.

Godstrafiken har som sagt aldrig fått ett färdigt förslag till ny tågplan att ta ställning till i tilldelningsprocessen. Vi ser det som en defensiv och icke värdeskapande åtgärd. För att få en bättre och mer rättvis tilldelningsprocess föreslår Green Cargo istället följande;

- Antalet PSB hålls på en nivå som Trafikverket klarar av att hantera.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverkets ansats är att presentera ett utkast där samtliga ansökta kapaciteter finns med och är konstruerade.*

*När det gäller antalet PSB så ser Trafikverket över behovet av antalet och genomför en rikssamordning dels för att minimera risken att "stänga" omledningssträckor samt att antalet ska vara hanterbart både för Trafikverket och sökande.*

#### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

Tågplan 2016 har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen, inte minst på Västra stambanan. Enstaka brister gick även till tvisteförhandlingar och flera sträckor förklarades ha statusen överbelastad infrastruktur. Bristerna i infrastrukturen finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt 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 efterfrågas.

För Östra området anges under hastighetsnedsättningar bland annat "Mälarbanan – 12573 meter sth 70 km/h. Dessa metrar kommer vara uppdelade på ett flertal sträckor". Det saknas uppgift om detta avser pågående utbyggnad till fyra spår på Mälarbanan eller om detta är kopplat till andra arbeten eller till bristerna som beskrivs under punkt 3.4, detta bör förtydligas.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Detta är kopplat till fyrspårs utbyggnad, ingenting annat.*

### **Bilaga 3 A - Tillgänglig infrastruktur sidospår**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Behöver uppdateras, vissa ej uppdaterade sedan 2010.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Bilaga 3A innehåller uppgifter hämtade från Baninformationssystemet (BIS). Rapporterna hämtas vid ett specifikt tillfälle och visar anläggningens utformning vid just detta tillfälle. Några av flikarna i bilagan tillför information som inte ryms i BIS.*

*I flikarna med BIS-rapporter finns angivet vilket datum rapporten hämtats. Kolumnen för senast ändrad visar vid vilken tidpunkt varje enskilt objekt har ändrats i BIS.*

*Det kan finnas objekt som inte ändrats sedan 2010 men rapporten är uttagen 2015.*

*Bilaga 3.A, 3.D, 3.E och 3.F har uppdaterats inför publiceringen av JNB 2017.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Yttrande från Green Cargo AB**

Synpunkter på specifika banor/stråk och noder

#### **Södra Stambanan**

Utbyggnad till fyra spår sträckan Malmö-Lund är positiv för trafiken på Södra Stambanan. Denna sedan länge planerade och kraftigt försenade utbyggnad är dock inte tillräcklig. Fyra spår behöver planeras för utbyggnad även på sträckan Lund-Hässleholm. Banan präglas idag av ett högt kapacitetsutnyttjande vilket inte bara innebär problem för trafiken utan också gör det svårt att utföra förebyggande underhåll. Ökande regional persontrafik ger att investeringar måste göras för att säkra kapacitet för långväga persontrafik, godstrafik och underhåll. Utökning till fyra spår på sträckan Lund-Hässleholm bör inledas med byggandet av fler spår för förbigångar.

#### **Bergslagsbanan/godsstråket genom Bergslagen**

Godsstråket genom Bergslagen är ett viktigt stråk för godstrafiken. I förslag till nationell plan förutspår Trafikverket att kapacitetsbrister kommer att finnas kvar på stråket efter 2025. Här föreslår Green Cargo en omplanering av resurser så att åtgärder kan sättas in under planperioden för att undanröja kapacitetsbrister och öka redundansen på stråket. Vi vill särskilt framhålla ett färdigställande av dubbelspår på hela sträckan Hallsberg – Mjölby tidigt under planperioden.

#### **Norra Stambanan/Stambanan genom övre Norrland**

Vi förutsätter att godstrafik från Norrland kommer att gå via Botniabanan/Ådalsbanan och vidare söderut, och att den trafiken successivt ökar under planperioden. Det är rimligt med tanke på den stora investering som gjorts i Botniabanan och Ådalsbanan och det skulle också minska järnvägens sårbarhet när det gäller transporter till och från övre Norrland. Men kapacitetsbrist, framför allt på Ostkustbanan söder om Sundsvall, kommer dock att dimensionera hur mycket godstrafik som kan gå den vägen. Med andra ord kommer stambanorna även fortsättningsvis att vara det dominerande godsstråket till och från Norrland. Det är därför viktigt att underhållsåtgärder sätts in för att rusta Norra Stambanan och Stambanan genom övre Norrland till fullgod standard.

#### **Norra Ådalsbanan**

Genom att rusta Norra Ådalsbanan erhålls ökad redundans vid trafikstörningar på både Botniabanan/Ådalsbanan och Stambanan genom övre Norrland. Banarbeten blir lättare att planera och kan utföras på ett mer kostnadseffektivt sätt om alternativa vägar finns för att leda om trafik. Industrier i Dynäs och Bollstabruk behöver en upprustad bana för att på sikt kunna fortsätta använda järnvägstransporter för sitt gods. En ny led för transport av rundvirke skapas. Green Cargo anser att ovanstående argument tungt talar för en upprustning av Norra Ådalsbanan inkluderas och läggs tidigt i planen för transportsystemet 2014-2025.

Rangerbangårdarna för importen och exporten

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

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 här slår mot Sveriges konkurrenskraft som industri- och handelsnation. Med slitna spårssystem, växlar, kontaktledningar och ställverk bör detta leda till prioriterade insatser på dessa bangårdar som är livsviktiga för importen och exporten.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket upprättar den nationella planen för transportinfrastruktur utifrån direktiv och förutsättningar från regeringen. Det gör vi i samarbete med länsplaneupprättare och andra berörda aktörer. Regeringen fastställer planen, vilket skedde i april 2014, och Trafikverkets uppdrag är sedan att genomföra den fastställda planen. Regeringens ambition är att revidera planen vart fjärde år. Förändringar i fastställd plan kräver nytt regeringsbeslut. Regerings ambition är att se över den nationella transportplanen en gång per mandatperiod.*

#### **Yttrande från SJ AB**

Angående tillgängliga uppställningsspår bil 3A, vi önskar att även Suc sp 15-17 tas med i förteckningen eftersom tilldelning görs även för dessa spår.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har inlett ett arbete med att anpassa bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår, efter de kundönskemål och den möjlighet till operativ trafikledning som finns. Sundsvall är en av de platser där en översyn kommer att ske.*

### **Bilaga 3.2 – PSB**

#### **Yttrande från Stockholms läns landsting**

Vi konstaterar att Mälarbanan avses vara totalt avstängd mellan Sundbyberg och Jakobsberg vecka 30-34. I Sundbyberg finns ingen plats för att terminera ersättande busstrafik och gatunätet är inte heller dimensionerat för busstrafik i den utsträckning som krävs för att ersätta pendeltågen. Varje tåg ersätts av upp till 15 bussar.

Vi vill därför föra en dialog med Trafikverket för att hitta lösningar som innebär att resenärernas behov kan tillgodoses med så liten olägenhet som möjligt och det till en rimlig kostnad. Vid dessa möten bör lämpligen även kommunen som väghållare delta.

Vi konstaterar vidare att inkopplingen av Citybanan söderifrån medför avsevärda inskränkningar i trafiken vid ett antal tillfällen. Även inför dessa avstängningar vill vi ha möten för att hitta så bra lösningar.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverkets avsikt är att samordna Trafikverkets behov av trafikpåverkande banarbeten på det för trafiken bästa sättet. Med avseende till detta har en speciell arbetsgrupp utsatts med särskild fokus på Mälarbanan, Citybanan samt Getingmidjan på Östra området i 2017. Järnvägsföretagen kommer att inbjudas att delta i detta arbete.*

**PSB S2 objekt 194193, 194194, 194185, 194196, 194197, 194198, 194199, 194200 och 194201, Signalarbeten skånebanan inför sth höjning**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Under avstängningsperioden är det viktigt att banorna runt Åstorp hålls öppna för trafik.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket avser att samordna och paketera banarbeten så att omledningar är möjliga.*

**PSB V1 objekt 195532, ombyggnation av Posthuset inför Västlänken samt växelinklänkning på Göteborg C**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Ytterligare detaljplanering krävs och trafikeringspåverkan behövs.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har klassificerat om detta PSB till ett stort övrigt banarbetsobjekt, alltså arbetet är inte längre en förutsättning för ansökan till tågplan 2017. Detta har skett just av ovan anledning, arbetet har en sådant komplexitet så det inte möjliggör att utforma en ansökan utefter det. Anpassning av tågen för detta arbete måste ske efter fastställande av tågplan 2017.*

#### **Yttrande från Real Rail**

Omöjligt att läsa av detta utan att ha lokala kraftiga kunskaper. Detta är ett PSB och får förklaras på ett bättre sätt så tåganpassningen blir rätt. Detaljerad förklaring önskas.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Av just ovan anledning har vi valt att klassificera om detta banarbetsobjekt till ett stort övrigt banarbete. Ni behöver således inte ta höjd för detta i er ansökan till*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*tågplan 2017 och vi kommer behandla detta under den vanliga tågplanprocessen och ge en klarare bild över den trafikpåverkan arbetet kommer att ge.*

#### **Yttrande från SJ AB:**

Bör inte vara ett PSB eftersom det är oerhört svårt att i minsta detalj klarlägga var begränsningspunktern är belägna och vilka inskränkningarna är under olika tidsperioder.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Med ovan anledning har vi valt att klassificera om arbetet till ett stort övrigt arbete som det ej behöver tas hänsyn till i ansökan till tågplan 2017. PSB V1 objekt 195532 är således inte längre ett PSB utan ett stort övrigt banarbete.*

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

PSB arbeten skall anpassas i ansökan för T17, med det är olämpligt att hantera PSB V1 på det viset, eftersom det är problematiskt att anpassa tågen, när man inte har en färdig spårplan på Göteborg C.

En del i avstängningen på Göteborg C gäller linjen mot VKB. Här är anpassningen av trafiken given, men för övriga linjer kan man inte göra detta just med tanke på spårplanen. VT önskar därför att PSB V1 inte klassas som ett PSB, utan istället hanteras på samma sätt som Trafikverket och tågoperatörerna framgångsrikt gjort vid genomförda ställverksinkopplingar på Göteborg C.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Av just ovan nämnda anledning har Trafikverket valt att klassificera om detta objekt till ett stort övrigt banarbete. Detta kommer att hanteras i den ordinarie banarbetsprocessen och anpassningen av tågen kommer att ske efter fastställelsen.*

*Ni behöver således inte ta höjd för detta arbete i er ansökan om kapacitet för tågplan 2017.*

#### **PSB V2 objekt 192008, Renovering av Järnvägsbroar Gamla hamnkanalen**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

När alla spår är avstängda L-S v 1711, 1724, 1737 så får inte VSB vara avstängt, då omledningsmöjligheter över Värmland är näst intill obefintliga.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket avser samordna och paketera dessa arbeten så att omledningar är möjliga.*

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

#### **PSB M1 obj 191965 samt 191955, Förarbete triangelspåret**

##### **Yttrande från Green Cargo AB**

Arbetstiden v 1633-1643 kl 09.00-15.00 bör ligga 6 tim på natten (6tim mellan 20.30-02.30). För att rädda all "Lokal" trafik Suc som går dagtid.  
To, F v24 sam v42 är Suc HELT stängt både PSB M1 och M2 går det att öppna någon linje?

##### **Trafikverkets kommentar**

*Dagtiderna 09.00-15.00 är samordnade med tiderna för PSB M2 och ligger kvar. Däremot är objektet längd i veckor kraftigt avkortat ifrån 11 veckor till att nu vara 5 veckor.  
Veckorna 24 och 42 finns ej längre i objekt M1.*

##### **Yttrande från SJ AB:**

Avbrott Bia-Suv v33-43 kl 9-15. Detta avbrott bör läggas 10.20-16.00 (för att tåg 560 och 575 inte ska hindras köras norr om Suc i 11 veckor). 24 timmarsavbrottet bör läggas L ca kl 12 – S ca kl 11.30.

##### **Trafikverkets kommentar**

*En förskjutning av tiderna i PSB M1, kl. 09.00 – 15.00, är inte aktuell. Antalet veckor har dock kraftigt reducerats ifrån 11 veckor till 5 veckor.*

*24-timmarsavbrottet planerar vi om i enlighet med era önskningar.*

##### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

Tiderna för dessa obj bör minskas med två timmar per dag.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Objektets längd i veckor kortas av men antalet timmar/arbetspass behöver ligga kvar.*

#### **PSB M2 obj 193594 Trimningsåtgärder nya mellanblock samt ställverksombyggnad Svartvik**

##### **Yttrande från Green Cargo AB**

To, F v 24 sam v42 är Suc HELT stängt både PSB M1 och M2 går det att öppna någon linje?

##### **Trafikverkets kommentar**

*Veckorna 24 och 42 finns ej längre i det omgjorda PSB M1.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Yttrande från Real Rail**

Real Rail AB och Real Rail Sweden AB avser att man kan minska tågstoppen vecka 1724 samt 1742 med Fred 09.00 till Mån 05.00. Detta skulle klara vardagstransporterna i kombitrafiken på ett bättre sätt.

#### **Trafikverkets kommentar**

*I begreppet trimningsåtgärder ingår även stälverksombyggda Svarvik, objekt 199430 – Broreparation Västabäcken, objekt 199420 Stax 25 Tjugan och objekt 192655 Driftplatsombyggnad Söderhamns Västra. Vissa objekt har brutits ut ur trimningsåtgärder. Detta borde ha tydliggjorts tidigare. Tiderna i objektet kommer således att behövas.*

#### **Yttrande från SJ AB:**

Avbrottet v 23-26 bör senareläggas till kl 10-14 (för att rädda tåg 560).

#### **Trafikverkets kommentar**

*I dagsläget förändrar Trafikverket inte tiderna i objekt 193594 under dessa veckor. Projektet behöver fyra timmar sammanhängande tid/dag under dessa veckor. Trafikverket avser samordna och paketera banarbeten för minst trafikal påverkan.*

#### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

Detta obj bör utföras under mindre antal veckor, verkar vara många veckor för trimningsåtgärder.

#### **Trafikverkets kommentar**

*I begreppet trimningsåtgärder ingår även ställverksombyggnad Svartvik, objekt 199430 Broreparation Västabäcken, objekt 199420 Stax 25 Tjugan och objekt 192655 Driftplatsombyggnad Söderhamn Västra. Vissa objekt har brutits ut ur trimningsåtgärder, detta borde vi i jnb-remissen förtydligat.*

#### **PSB M3 obj 194974 och 195093 Bärighetsåtgärder för malmtransporter**

#### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

195093 ligger fel i tid, bör utföras under V1712 påsken eller V1718.  
Det bör arbetas på hela den begärda sträckan för dessa obj och PSB.



2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Anledning till att detta objekt planeras till v 1721 är för att Kristi flygarehelgen infaller då, under påsken kommer Fagersta att vara stängt vilket gör att sträckan Ställdalen-Frövi då måste hållas öppen för trafik.*

#### **PSB Ö2 obj 196417 Stenkumla – Dunsjö dubbelspår**

##### **Yttrande från Green Cargo AB**

En avstängning längre än 5 veckor kan inte accepteras av Green Cargo. Green Cargo accepterar inte heller hastighetsnedsättningar i större omfattning än tidigare överenskommelse. Trafikverket måste säkerhetsställa att omledning är möjligt via N-F-H och My-K-H under avstängningen.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Detta arbete kommer inte att pågå längre än 5 veckor, detta blir under veckorna 1728-1732. Objektet kommer att ha en hastighetsnedsättning som ryms inom ett gångtidstillägg på 2 ½ minut. Trafikverket avser att samordna och paketera banarbeten så att omledningar är möjliga.*

##### **Yttrande från Real Rail**

Real Rail säger nej till utökade sommartid med 2 veckor och anser att 1728-1732 gäller. Under denna period måste kapacitet säkras på banan via Falköping då både västra Stam och banan via Falköping då både västra Stam och banan Falköping-Nässjö är högbelastade.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Objektet justeras så att arbetet inte kommer att pågå längre än 5 veckor, detta blir under veckorna 1728-1732. Objektet kommer att ha en hastighetsnedsättning som ryms inom ett gångtidstillägg på 2 ½ minut. Under tiden för psb:et kommer inte servicefönstren på Södra samt Västra stambanan att användas.*

##### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

Detta obj samordnas med PSB M 3 under sommaren och blir under V1728-V1732 5 veckor.

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

**Trafikverkets kommentar**

*PSB Ö2 objekt 196417 detta arbete kommer inte att pågå längre än 5 veckor, detta blir under veckorna 1728-1732. Objektet kommer att ha en hastighetsnedsättning som rymms inom ett gångtidstillägg på 2 ½ minut.*

**PSB Ö3 obj 195277 Uppsala planskildheter****Yttrande från Real Rail**

Ett klarläggande. Har man säkrat genomgående trafik 1719-1737 så man inte får trafikanhopning från båda håll. Svårt att avläsa i denna skrivelse.

**Trafikverkets kommentar**

*Objektet är borttagen pga av överklagan. Kommer inte att utföras under tågplan 2017. Ni kan bortse från detta.*

**Yttrande från SJ AB:**

Större delen av dygnet måste det gå att använda mer än ett spår i Uppsala för genomgående tåg dvs det måste även gå att köra genom vx 426 (spår 7) via 419-417-413-412-411. Så att även spår 5, 6 och 7 kan nås.

**Trafikverkets kommentar**

Objektet borttaget pga överklagan. Ni behöver således inte ta höjd för detta i er ansökan om kapacitet i tågplan 2017.

**PSB Ö5 obj 198021 Mälarbanan – 17:2****Yttrande från SJ AB:**

Samordnas med PSB Ö6, men får inte vara stopp på Mälarbanan samtidigt med inkopplingen av Citybanan med stopp Cst-Sst. 10-dygnsavbrottet för inkoppling av Citybanan får inte vara samtidigt med stopp på Mälarbanan.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverkets avsikt är att samordna Trafikverkets behov av trafikpåverkande banarbeten på det för trafiken bästa sättet. Med avseende till detta har en speciell arbetsgrupp utsätts med särskild fokus på Mälarbanan, Citybanan samt Getingmidjan på Östra området i 2017. Järnvägsföretagen kommer att inbjudas att delta i detta arbete.*

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

#### **PSB Ö6 obj 198039 Mälarbanan – 17:2**

##### **Yttrande från SJ AB:**

Samordnas med PSB Ö5, dvs. totalavbrottet bör starta v 28 och därmed avslutas M v 32, men får inte vara stopp på Mälarbanan samtidigt med inkopplingen av Citybanan med stopp Cst-Sst.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverkets avsikt är att samordna Trafikverkets behov av trafikpåverkande banarbeten på det för trafiken bästa sättet. Med avseende till detta har en speciell arbetsgrupp utsatts med särskild fokus på Mälarbanan, Citybanan samt Getingmidjan på Östra området i 2017. Järnvägsföretagen kommer att inbjudas att delta i detta arbete.*

#### **PSB N1 objekt 193704 Spårbyte Boden södra – Bastuträsk etapp 4**

##### **Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo kräver att tiden för detta BSP b 29-v40 justeras till max 7 tim stopp och då mellan kl: 23:00-06:00 som tidigare år. Detta för att rädda trafiken, det har varit tufft tidigare år att få plats på banan och ytterligare en timme slår mkt hårt på kapaciteten.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Med erfarenhet av tidigare år så har vi sett att det är omöjligt att kunna komma ut med arbetsfordon innan och efter spårbytets arbetstid. Därför måste vi utgå från att läget kommer att se ut på samma sätt för 2017 och därför planerar vi att arbetsfordon till spårbytet måste hanteras inom arbetstiden. Därför är det ytterst viktigt att längden på arbetstiden inte blir för kort för att tillräcklig längd kan bytas vid varje skift. Om den planerade arbetstiden är 7 timmar så ställer det krav på att man operativt kan hantera störningar så att arbetstiden inte blir kortare. Viss förskjutning av arbetstiden vid störningar kan hanteras.*

*Trafikverket kan därför acceptera att arbetstiden blir 7 timmar.  
Objektet justeras till sträckan Träskholm-Bastuträsk kl 23.00-06.00 och hastighetsnedsättning till max 5000 m.*

##### **Yttrande från Real Rail**

Tider är OK men inga banarbeten söderöver får störa så att nordgående trafik ej kommer fram innan spåret stängs av för arbeten.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket avser att samordna och paketera banarbeten så att framkomlighet är möjlig i största möjliga mån.*

2015-12-10  
 Ärendenr: TRV 2015/52378  
 Projektnr:

### Bilaga 3 D – Banstandarddata

#### Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Bilaga 3.4 trafikrestriktioner JNB 2017 STH och medelhastighet per sträcka

|     |       |        |    |    |    |                                                                              |
|-----|-------|--------|----|----|----|------------------------------------------------------------------------------|
| 661 | (Kil) | Torsby | 90 | 72 | 82 | 2017: Kil - Sunne<br>sth 80 km/h. OBS<br>ej medräknat i<br>medelhastigheter. |
|-----|-------|--------|----|----|----|------------------------------------------------------------------------------|

Denna ändringa av banans sth på sträckan Sunne – Kil är inte acceptabel. Varför denna åtgärd?? Förmodligen kommer detta att innebära att stoppbilden på våra tåg förändras till det negativa, antalet stopp minskas och utbudet till våra resenärer försämras.

|     |                    |       |     |     |     |                                                                                                                                                  |
|-----|--------------------|-------|-----|-----|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 524 | (Hallsberg<br>pbg) | Frövi | 140 | 123 | 123 | 2017: Örebro södra<br>sth 40 km/h genom<br>växel 115/116 och<br>117/118 (används<br>endast i rakläge.<br>OBS ej medräknat i<br>medelhastigheter. |
|-----|--------------------|-------|-----|-----|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Stora jobb kommer att utföras i Örebro Södra under T16, varför denna restriktion??

#### Trafikverkets kommentar

*Vi förstår er oro ang aviserade hastighetsnedsättningar. Vi har gjort, gör och kommer att göra vad vi kan för att undvika hastighetsnedsättningar. Vi klarar med nuvarande ekonomiska ramar inte att vidmakthålla full funktionalitet på alla banor i landet. Vi tvingas prioritera bland nödvändiga åtgärder och det som prioriteras är den trafikering som ger störst samhällsnytta och som är möjliga att genomföra inom stipulerad tid.*

*Angående Kil-Sunne så är den i ett sådant skick att den inte kommer kunna trafikeras med nuvarande STH för T17.*

*I banarbetsplan så finns arbeten planerade för 2016. Alla dessa arbeten var när remissutgåvan JNB 2017 skickades ut inte finansierade. Spårbyte i Örebro planeras nu genomföras 2016 så den restriktionen tas bort ur JNB 2017.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet**

### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer 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 trafik. 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.

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.

### **Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län**

Det är viktigt att kapacitetstilldelningens kriterier och principer följer den utveckling som vi ser på ökningen av det vardagliga resandet till arbete och studier. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal trafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. 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.

### **Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen**

Det är viktigt att kapacitetstilldelningens kriterier och principer följer den utveckling som vi ser på ökningen av det vardagliga resandet till arbete och studier. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal trafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. 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.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Trafikverkets kommentar**

*I Järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, regleras hur olika behov av kapacitet ska prioriteras, i de fall som bakomliggande önskemål inkräktar på andras behov av kapacitet och ifall de, på detta sätt uppkomna intressekonflikterna, inte har kunnat lösas upp med hjälp av frivilliga överenskommelser, t.ex. genom förhandling.*

*3 § lyder:*

*”En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.*

*Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativt järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.”*

*Att prioriteringskriterierna ska ”medföra ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen” är det mest grundläggande inslaget i våra prioriteringskriterier. Det innebär att det är samhällsekonomiska beräkningar som ska utgöra grunden för dessa kriterier.*

*Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än de som framgår av samhällsekonomiska grunddokument. För Trafikverket gäller att ASEK-rapporten innehåller de riktlinjer som ska användas inom samtliga verksamhetsområden.*

*I ASEK-rapporten presenteras de kalkylvärden och -principer som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. I rapporten om beräkningsmetodik beskrivs hur ASEKs principer och kalkylvärden ska tillämpas.*

*För att förklara vad ASEK är citerar vi från Trafikverkets webbplats följande: ”ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet) är namnet på den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. Trafikverket tar beslut om att tillämpa gällande ASEK-rekommendationer. Gruppen leddes tidigare av SIKA men Trafikverket tog över detta uppdrag när verket bildades den 1 april 2010.”*

*Alla effekter och alla värderingar av dessa effekter, såsom de blir beräknade i prioriteringskriterierna, är helt och hållet baserade på Järnvägslagen och på ASEKs principer och värderingar.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*Sammantaget betyder detta att det inte finns utrymme för andra värderingar eller önskade omprioriteringar av vad slag de än må vara, utan vad som anges i Järnvägslagen och ASEK det gäller oinskränkt. För att kunna prioritera efter andra principer eller grunder så krävs, enligt Trafikverkets bedömning, en lagändring.*

#### **Avsnitt 4.2.1 – Ansökan om kapacitet**

##### **Yttrande från SJ AB**

Internationell kapacitet (inkl. Svensk sträcka) ansöks i det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS). SJ trafikupplägg Cst-M-Kph och Cst-Ks-Oslo utgörs av en kombination av tåg som går inrikes och utrikes/hela vägen. Även utrikestågen har väsentliga trafikuppgifter inrikes. Är det ändå så att TRV önskar att dessa trafikupplägg ska sorteras på två ansökningskanaler utifrån slutstation?

##### **Trafikverkets kommentar**

*För att ansökan ska betraktas som internationell trafik bör PCS användas. Detta ger dessutom fördelen att endast en ansökan behöver göras – denna enda ansökan behandlas i PCS av samtliga involverade infrastrukturförvaltare (och i förekommande fall samarbetande JF). JF erhåller därefter ett samlat svar i PCS från inblandade infrastrukturförvaltare. Det går att ansöka om nationella tåglägen till gränspunkt. Denna ansökan måste då kompletteras med motsvarande nationella ansökningar i grannlandet.*

##### **Yttrande från Västtrafik AB**

Under T17 sker en del större spårarbeten, t ex infart Sävenäs och plattformsarbeten i Herrljunga, vilka kan påverka uppställningskapaciteten kring Göteborg negativt. Västtrafik önskar en tidig dialog med Trafikverket, så att uppställningskapaciteten kan säkras på ett sådant sätt att Kundnöjdheten inte påverkas negativt.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket kommer redan före årsskiftet 2015/2016 starta den dialog som efterfrågas.*

#### **Avsnitt 4.3 – Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess**

##### **Yttrande från Green Cargo AB**

Greencargo tycker tidsplanen för tilldelning av kapacitet är välplanerad förutom en aktivitet "Ad hoc processen startar". Vi vill börja senast 161010 för att Ad-hoc processen ska få en smidig och smärtfri start, som det är planerat nu hinner vi

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

samla på oss en "hög" med beställningar innan "Ad-hoc processen startar".  
Datumet 161018 passar även illa för Green Cargo månadsplanering eftersom vår deadline för planerade/optimerade ändringar i december 2016 är 161014.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Ett antal moment utifrån fastställd tågplan måste färdigställas innan öppnandet av ad hoc processen, vilket i dagsläget inte kan göras på kortare tid. Med anledning av detta så kan tyvärr inte Trafikverket tillmötesgå era önskemål om tidigareläggning av starten för ad hoc processen.*

### **Avsnitt 4.3.2 – Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo vill att Trafikverket strävar och snarast uppfyller Järnvägslagen Kapitel 6 § 16 "En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar" "Vid förändring av en ansökan ska den sökande återkalla den inskickade ansökan och ersätta den med en ny" denna mening ska endast gälla om den sökande gjort fel.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket jobbar dagligen med att mäta hur stor uppfyllnadsgraden är utifrån svar inom 5 arbetsdagar när det gäller tider för ansökan utanför tågplan. Vid behov så ser vi även över hur resurserna är fördelade på våra regionkontor och vid behov så går vi in och gör en omfördelning mellan orterna.  
September 2015 97%  
Oktober 2015 98%.*

*När det gäller återkallande av ansökan och inskickande av ny ansökan är det följande som menas. När sökande gjort fel i ansökan, vill ändra på sträckning, dagalternativ, eller tågsammansättning av betydelse för framförandet av tåget eller andra tjänster kopplade till detta, skall sökande återkalla inskickad ansökan och inkomma med ny ansökan.*

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo kräver att de nya delarna som berör ad hoc processen runt MPK ska diskuteras inom samverkan för MPK. I grunden är Green Cargo positiva till MPK-projektet men anser att Trafikverket missat Järnvägsföretgens tid för utveckling och test.

Vi anser att Trafikverket lyhördhet för marknadens kritik borde vara bättre och hoppas genom detta remissvar få gehör för våra synpunkter.



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### Yttrande från Green Cargo AB

”Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen” Green Cargo anser att detta ska diskuteras och beslutas genom samverkan MPK och strykas ur JNB 2017. Förändring har mycket stor påverkan på Green Cargo IT-miljö och som vi tryckte på vid samverkansmötet 150930 med Trafikverket. Trafikverket har/kan inte i nuläget presenterat hur IT-gränssnitten ska se ut och när en extern testversion är på plats och kan därför inte begära att vi som sökande skall hinna anpassa vår IT-miljö till ad hoc ansökan T17. I grunden är vi positiva till MPK-projektet men vi anser att Trafikverket i sin planering av införandet missat Järnvägsföretgens tid för utveckling och test.



1. Planering och ansökan om nya eller förändrade behov av kapacitet görs av järnvägsföretag och entreprenörer via e-tjänst på Trafikverkets webbplats.
2. Planering och hantering av konflikter. Avtalat tågläge tecknas på samma sätt som vid den årliga tilldelningsprocessen.
3. Vid tilldelning sker en uppdatering av innevarande tågplan. Det är endast avtalspunkter som omfattas i detta skede.
4. Anpassningar och uppdatering av produktionsplanen sker för att beakta nya och förändrade förutsättningar. Innebär att produktionsdata förutom avtalspunkter kan ändras ända fram till publiceringstillfället.
5. Publicering av daglig publicerad färdplan. Publicering sker vid en bestämd tidpunkt innan kommande driftperiod.
6. Daglig slutplanerad färdplan ingår i kommande driftperiod.

- Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen

### Trafikverkets kommentar

*Torsdagen den 19/11 togs ett TG3 beslut av styrgruppen för ”Marknadsanpassad planering av kapacitet” (MPK) Det kommer att ske förändringar i införandet av MPK, information om vilka förändringar samt hur det påverkar era synpunkter kommer då att synliggöras.*

*De förändringar som ni efterfrågar i kommande järnvägsnätsbeskrivning 2017 kommer att hanteras i ett ändringsmeddelande.*

### Yttrande från Real Rail AB

#### Kap 7 Allmänt

I och med vi inte vet hur en ny ADHOC ansökprocess ser ut kan vi inte göra en bedömning av denna nyhet.

### Trafikverkets kommentar

*Informationen kring den nya ad hoc processen samt att det även längre fram i tid kommer att ske förändringar även i långtidsprocessen kommer att bli tydligare ju närmare införandet vi kommer. I korthet kan man säga att Trafikverket har anskaffat ett nytt planeringsverktyg som ska ersätta dagens Trainplan samt att det kommer att ske förändringar i arbetssättet, till exempel så kommer successiv planering att införas. Till de nya arbetssätten så håller Trafikverket på att ta*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*fram en webportal där man som kund kan hantera sina kapacitetsärenden och på längre sikt även kunna se och boka kapacitet eller för den delen avboka kapacitet som man har fått sig tilldelad.*

#### **Avsnitt 4.3.3.1 – Banarbeten**

##### **Yttrande från SJ AB**

Det står att ”Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen”, vilket stämmer, men PSB omfattas av samrådet för JNB varför SJ anser att PSB inte har någon särställning mot övrig text i JNB. Referensen om vad som skett tidigare kan tas således tas bort.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Det samråd som åsyftas är just det som sker under remisstiden. Remissversionen av JNB ska läsas som att den är skriven vid tidpunkten för publiceringen i december - när JNB publiceras ska alltså samråd ha skett.*

##### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Planerade större banarbeten

Behovet av upprustningar och förbättringar av infrastrukturen är stort, men behovet av att bedriva trafik är också stort. Svensk Kollektivtrafik menar att processen med planerade större banarbeten (PBS) måste omarbetas. Processen måste integreras med behovet av trafik. En större lyhördhet efter järnvägsföretagens behov av utföra trafik måste finnas. Detta skulle till exempel vara att överväga alternativa tidsfönster eller metoder för att minska den totala tiden som kapaciteten begränsas. Lämpligen bör också samhällsnyttoberäkningar göras som stöd för besluten. I dokumentet uttrycks att samråd hållits kring PBS:er före publiceringen av JNB. Vi har sökt på nätet och hittar inga spår av sådana tidigare samråd, det är därför önskvärt att en större transparens sker. Eftersom detta samråd sker ett flertal månader innan tåglägesansökan ska vara inlämnad kan det finnas parter som berörs som Trafikverket inte har något kännedom om.

##### **Trafikverkets kommentar**

*Angående synpunkten att processen måste integreras med behovet av trafik: Trafikverkets ambition är att involvera branschen i ett ännu tidigare skede än fallet är nu, när det gäller planering av vilka trafikala konsekvenser större banarbeten får. Detta dels för att tillsammans kunna hitta de bästa lösningarna, dels för att beslut om stora kapacitetsbegränsningar ska kunna fattas så att de ger dem som påverkas av dem tid att hantera dem på ett bra sätt. Angående skrivningen om samråd: Det samråd som åsyftas är just det som sker under remisstiden. Remissversionen av JNB ska läsas som att den är skriven vid tidpunkten för publiceringen i december - när JNB publiceras ska alltså samråd ha skett.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Avsnitt 4.3.3.3 – Trångsektorsplaner**

#### **Yttrande från SJ AB**

Fyrspår – vid plattform

Avsnittet/skissen är oklar map referens till "snabbtåg", utgör ingen egentlig reglering, blir inaktuell när Citybanan inkopplas, kan därför med fördel utgå.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Synpunkten från SJ AB är korrekt. Trafikverket tar bort stycket och skissen "Fyrspår vid plattform".*

### **Avsnitt 4.4 – Tilldelningsprocessen**

#### **Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Vi anser att det är olämpligt att järnvägsföretag som beställer tåglägen för bara enstaka dagar i veckan tvingar fram en anpassning av tåg som går dagligen måndag till fredag. Sörmlands kollektivtrafikmyndighet vill återigen betona att vi ser fram emot en mer generell dialog kring utvecklingen av processen när det gäller kapacitetstilldelningen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. Fortsatt översyn av prioriteringskriterierna bör utgöra en viktig del i ett sådant arbete.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Det är inte meningen att tåglägen som bara ska köra enstaka dagar i veckan ska tvinga fram anpassningar av tåg som går dagligen eller måndag till fredag. Konflikter ska normalt endast hanteras för de dagar då de gemensamt har en konflikt.*

*Om tåg A går fredagar, tåg B går måndag-fredag och konflikten på fredagar genom beräkningar leder till att tåg B blir tvunget att flyttas i (låt oss säga) 10 minuter, p.g.a. tåg A:s högre tidsvärden. Reglerna tvingar tåg B att flyttas 10 min på fredagar, men på måndag-torsdag så kan tåg A inte flytta på tåg B. Däremot så vill många trafikorganisatörer inte ha en så rörig tidtabell med olika tider för olika veckodagar ifall tåg B är ett resandetåg. Många väljer då att flytta tåget alla dagar, men detta är dock inte Trafikverkets beslut, utan den sökandes.*

*Här finns dock en gråzon, där det förekommer att Trafikverket, i brist på tillräckligt avancerat tidtabellsplaneringsstöd, faktiskt flyttar (eller låter bli att flytta) tåg, som egentligen inte borde flyttas (eller borde flytta) eftersom det leder till en exponentiell ökning av antal varianter av tåglägen vilket i sin tur blir fullständigt omöjligt att överblicka, såvida man inte har tillgång till det nämnda avancerade planeringsstödet.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*Det är möjligt att sökande av dagligt tågläge fått beskedet av Trafikverket att ett fredagståg (t.ex.) tvingar det dagliga tåget att flyttas alla dagar och att man inte fått något erbjudande om att behålla det önskvärda tågläget alla dagar utom fredag. I så fall är detta principiellt inte korrekt men troligen ett resultat av hög arbetsbelastning och det ovan nämnda problemet med ökningen av antal tågvarianter.*

*Eftersom det förefaller finnas fall där Trafikverket inte fullt ut har begränsat konflikters verkan till de dagar då en konflikt föreligger, så är det rimligt ur samhällsekonomisk synpunkt att detta går att förbättra och att frågan därför blir bedömd under den översyn av modellen för prioriteringskriterierna som f.n. pågår. Troligen kräver en lösning av detta en systemutveckling snarare än en metod- eller modellutveckling.*

#### **Avsnitt 4.4.3 – Överbelastad infrastruktur: def., prioriteringskriterier och process**

##### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

Trafikverket bör tydliggöra i beslutet för den fastställda tågplanen om den kraftigt avviker från den ansökta tågplanen, även om konflikter mellan tåglagen har hanterats utan tvist. Beslutet bör leda fram till en kapacitetsförstärkningsplan motsvarande för banor som förklarats för överbelastad. Det är viktigt att kapacitetsbrister tydliggörs och vilka konsekvenser det får för trafiken och därmed tydliggöra behovet av infrastrukturåtgärder.

##### **Trafikverkets kommentar**

*I de underlag som publiceras i samband med beslut om fastställd tågplan redovisas vilka tåglagen som väsentligt avviker från ansökan. Endast vid beslut om överbelastad infrastruktur är Trafikverket skyldiga ta fram en kapacitetsförstärkningsplan. I det fall någon sökande självantavstår från sökt kapacitet pga ansträngd kapacitetssituation kan Trafikverket välja göra kapacitetsanalyser, vilket har förekommit.*

#### **Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tågläge**

##### **Yttrande från SJ AB**

SJ har förståelse för att tilldelade tåglägen ska trafikeras av trafik med de egenskaper som ansökan beskrev. Kravet i 4.6.1, Avbokning av tågläge, speglar dock en väl konservativ reglering för att uppnå detta. Det är utomordentligt resurskrävande både för operatörerna och för Trafikverket själva om alla tåg, där det läggs till en extravagans eller det krävs två multipelkopplade tågsätt för att klara resenärsmängderna, ska gå igenom processen att avboka och genomföra ny ansökan enligt 4.3.2, Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc). Det är inte

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

operatörernas sak att tala om hur detta ska gå till men då detta är något som upplevs potentiellt mycket produktionsstörande ombeds istället Trafikverket beskriva varför en alternativ hantering inte är möjlig. Exempelvis en där ett befintligt tågläge kan utvärderas mot ändrade förutsättningar utan att det avbokas. Alternativet för operatörerna är söka för längre fordon än vad som avses användas vilket inte skulle gynna någon, särskilt inte uppställningsanvändningen.

#### **Trafikverkets kommentar**

*När det gäller återkallande av ansökan och inskickande av ny ansökan är det följande som menas. När sökande gjort fel i ansökan, vill ändra på sträckning, dagalternativ, eller tågsammansättning av betydelse för framförandet av tåget eller andra tjänster kopplade till detta, skall sökande återkalla inskickad ansökan och inkomma med ny ansökan*

#### **Avsnitt 4.6.2.1 – Oacceptabla risker**

##### **Yttrande från Svensk Kollektivtrafik**

Återtagande av tilldelad tjänst

I avsnittet om oacceptabla risker beskrivs att återtagande kan ske ”om oacceptabla risker sannolikt kan inträffa”. En kvalificerad riskbedömning bör innehålla någon form av mått på dessa. Vår tolkning är att Trafikverket med risk egentligen avser sannolikhet för att en händelse ska inträffa, det som sedan beskrivs som en händelse ”skador” är att se som en konsekvens av en händelse. En definition på oacceptabla konsekvenser samt en värdering av dem är också önskvärt. Ett steg mot detta vore att Trafikverket införde risknivåer i sina bedömningar (som exemplifieras i tabellen nedan).

| Sannolikhet    | Konsekvens      | Risknivå                |
|----------------|-----------------|-------------------------|
| 1= Mycket låg  | 1= Mycket liten | 1-4 = Kan accepteras    |
| 2= Låg         | 2= Liten        | 5-14= Bör åtgärdas      |
| 3= Medelstor   | 3= Medelstor    | 15-25= Åtgärdas snarast |
| 4= Stor        | 4= Stor         |                         |
| 5= Mycket stor | 5= Mycket stor  |                         |

#### **Trafikverkets kommentar**

Finner vi det svårt att i förväg göra en form av gradering av oacceptabla risker.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Avsnitt 4.7.2 – Tågläge med farligt gods**

### **Yttrande från Real Rail AB**

För godstrafiken. Att anmäla att vi kör farligt gods. Skall finnas vid huvud för tågbeställningen Och inte på en särskild anmälan för vissa tåg eller tågsträckor

### **Trafikverkets kommentar**

*I ansökan till kommande tågplan så kan en ansökan innehålla flera tåg och markerar man i huvudet att farligt gods medförs så innebär detta att samtliga tåg i ansökan kan medföra farligt gods. Med anledning av detta har Trafikverket valt att markeringen för att farligt gods kan medföras ska markeras per tåg i ansökan till kommande tågplan.*

## **Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler**

### **Yttrande från SJ AB**

De värderingar som prioriteringsmodellen bygger på, och som används vid tilldelningskonflikter, återspeglas inte i de operativa beslutsriterierna, OBK, vilket bör åtgärdas. I väntan på en sådan ändring bör OBK ändras så att det är tydligt att försenad långväga trafik måste prioriteras upp då denna har svårt att återhämta sig utan hjälp från Trafikledningen. Där sitter många resenärer och en sådan åtgärd skulle betyda mycket för resenärspunktligheten

### **Yttrande från Svensk Kollektivtrafik**

Den regel som ger rättidiga tåg företräde framför tåg med (smärre) förseningar bör mjukas upp. Ett fullsatt passagerartåg som är fem minuter sent bör ges företräde framför ett tomt dito om den sammanlagda förseningstiden på så sätt blir mindre. Eftersom järnvägssektorn är avreglerad finns det ingen möjlighet att tro att detta kan bygga på bilaterala överenskommelser mellan järnvägsföretagen, inte heller att den sökande har möjlighet att avstå prioritet för andra av sina tåg. Regelsystemet är uppbyggt efter en värld med en stor persontågs- och en stor godstågsoperatör och så ser inte världen ut längre.

### **Trafikverkets kommentar**

*Under rådande förutsättningar med infrastruktur, kapacitetsplanering och systemstöd mm är den enda möjligheten idag för tågklararen att använda "rättidigt tåg" som prioriteringsregel. Målsättningen är att om några år kunna styra trafiken över större områden, dvs se konsekvenser av prioriteringsbeslut på hela trafiksituationen som påverkas när tågplanen frångås på delar eller hela den aktuella sträckan. För detta krävs att det nya nationella trafikstyrningssystemet (NTL) är i drift hos samtliga trafikcentraler. NTL är planerat att börja driftsättas under 2017.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### Avsnitt 4.8.3.1 – Störningsplaner

#### Yttrande från Svensk Kollektivtrafik

I förutsättningarna (JNB) bör tydligare framgå vilka kriterier (eller hänvisa) som används vid utarbetande av störningsplaner vad gäller t ex trafikreducering. Detta påverkar ju t ex behovet av ersättningstrafik för varje entreprenör.

#### Trafikverkets kommentar

*Störningsplanerna tas fram i dialog med järnvägsföretag och tågorganisatörer på regional nivå. Det är därför svårt att säga vilka kriterier som varje störningsplan utgår ifrån. Till grund för dialogerna ligger riktlinjer som bland annat anger:*

- **Maximera styrning av gods- och resenärslöden utifrån samhällsnytta.** *Det är av större vikt att alla resenärer och gods kommer fram än alla tåg. Vid framtagande och/eller revidering av störningsplaner ta med i beaktan exempelvis resandevolymer, typ av gods, grad av turtäthet, operatörens prioritering av egna tåg, frekvens på resenär (sällanresenärer/dagliga resenärer) mm.*
- **Minimera kvalitetsbrister**  
*På den trafik som kan framföras.*
- **Isolera en störning i den mån det är möjligt**  
*Så att inte ostörd trafik påverkas.*
- **Skapa kända igenkommande mönster vid störd trafik**  
*För resenären/godskunden kan det ha större värde att störningen hanteras som den brukar istället för att alltför avvikande/komplexa upplägg skapas vid enskilda tillfällen.*

### Bilaga 4 B - Prioriteringskriterier

#### Yttrande från Stockholms läns landsting

Vi efterlyser fortsatt ett arbete med genomgång av prioriteringskriterierna eller hellre en reformering av principen för tilldelning av kapacitet. Det är orimligt att som idag tidsfaktorn för resor till och från arbete och andra vardagsresor ska anses vara så mycket mindre värd än vad den är för affärsresor. Det innebär att nästan all fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal trafik. Detta ligger inte i linje med strävan att minska biltrafiken, en strävan som för 2016 bland annat manifesteras av en höjd och utvidgad trängselskatt i Stockholm.

#### Trafikverkets kommentar

*I Järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, regleras hur olika behov av kapacitet ska prioriteras, i de fall som bakomliggande önskemål inkräktar på andras behov av*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*kapacitet och ifall de, på detta sätt uppkomna intressekonflikterna, inte har kunnat lösas upp med hjälp av frivilliga överenskommelser, t.ex. genom förhandling.*

*3 § lyder:*

*"En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.*

*Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs."*

*Att prioriteringskriterierna ska "medföra ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen" är det mest grundläggande inslaget i våra prioriteringskriterier. Det innebär att det är samhällsekonomiska beräkningar som ska utgöra grunden för dessa kriterier.*

*Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än de som framgår av samhällsekonomiska grunddokument. För Trafikverket gäller att ASEK-rapporten innehåller de riktlinjer som ska användas inom samtliga verksamhetsområden.*

*I ASEK-rapporten presenteras de kalkylvärden och -principer som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. I rapporten om beräkningsmetodik beskrivs hur ASEKs principer och kalkylvärden ska tillämpas.*

*För att förklara vad ASEK är citerar vi från Trafikverkets webbplats följande: "ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet) är namnet på den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. Trafikverket tar beslut om att tillämpa gällande ASEK-rekommendationer. Gruppen leddes tidigare av SIKA men Trafikverket tog över detta uppdrag när verket bildades den 1 april 2010."*

*Alla effekter och alla värderingar av dessa effekter, såsom de blir beräknade i prioriteringskriterierna, är helt och hållet baserade på Järnvägslagen och på ASEKs principer och värderingar.*

*Sammantaget betyder detta att det inte finns utrymme för andra värderingar eller önskade omprioriteringar av vad slag de än må vara, utan vad som anges i*



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*Järnvägslagen och ASEK det gäller oinskränkt. För att kunna prioritera efter andra principer eller grunder så krävs, enligt Trafikverkets bedömning, en lagändring.*

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Svensk Kollektivtrafik medlemmar bedriver inte bara kollektivtrafik på järnväg utan även som buss, spårväg, tunnelbana och båt. Utifrån de trafikerbjudanden som resenärerna erbjuds är dels ett hela resan perspektiv viktigt dels ett systemperspektiv. Med systemperspektiv menar vi att ett ankommande tåg till en station för resandeutbyte inte bara har associationer till andra tåg utan även till andra färdmedel. Trafikverket bör därför i sin prioriteringsberäkning vid sidan om associationer till andra tåglägen även föra in den samhällsnytta ett effektivt byte till andra färdmedel bidrar till.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Syftet med de befintliga associationerna är endast delvis att mäta effekten av anslutningars "tidsåtgång". Det faktum att associationer kopplar ihop två tåg, öppnar för möjligheten att "rädda" en anslutning som riskerar att brytas genom att Trafikverket har planerings-kontrollen över båda.*

*Att därför rakt av nyttja befintlig funktion även för till tågen anslutande bussar vore inte lämpligt, helt enkelt därför att Trafikverket rimligen inte bör tillåtas att flytta bussturer för att rädda anslutningar (som man gör med tåg).*

*Behovet av en funktionalitet som i beräkningsmodellen för prioriteringen inkluderar effekter på anslutningar tåg-buss (och andra färdmedel) är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.*

*Trafikverket vill dock fästa er uppmärksamhet på att det i den befintliga modellen finns alternativa metoder att markera andra systemkopplingar än de från tåg till tåg. Det har alltid funnits ett sätt att indirekt koppla anslutande bussar till tågen:*

*För alla tåg kan anges en "Tidigaste avg.tid" och en "Senaste ank.tid" på vilka platser som önskas, förutsatt att det finns ett trafikutbyte.*

*För anslutningar mellan ankommande bussar och avg tåg kan "Tidigaste avg.tid" beräknas som tiden för den sist ank bussen + önskad tidsmarginal. På motsvarande sätt, men omvänt, beräknas tiden "Senaste ank.tid".*

*"Tidigaste avg.tid" och "Senaste ank.tid" påverkar inte prioriteringsberäkningen, men ska om möjligt tas i beaktande då förslag till tågläge tas fram.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### Yttrande från Svenska Kollektivtrafik

Den nya kategorin "Nystart"

Att starta ny verksamhet är självklart alltid förenat med risker. Att hänvisa till erfarenheter från "redan etablerad trafik" kan ibland bli missvisande, på en marknad med olika aktörer och affärsmodeller låter detta sig inte lätt göras. Det är därför lovvärt att kategorin införs, däremot ställer vi oss tveksamma till möjligheten att utsträcka rätten till två kalenderår utan förbehåll. Rimligen bör man på någotsätt kunna motivera sina antaganden. Ger Trafikverket utrymme för allt för vidlyftiga uppskattningar kring den nytillkomna trafikens nytta kommer etablerad trafik att slås ut på orätta grunder och den totala samhällsnyttan av järnvägstrafiken att minska. Att öppna upp för att Trafikverket kan göra för förlängning av nystartstiden längre än 2 år (punkt 8) utan att ange tydliga bedömningskriterier utgör grogrund för godtycke och skönsmässiga bedömningar. Processen riskerar också att sakna transparens och ge vissa trafikföretag oförtjänta favörer.

### Trafikverkets kommentar

*Observera att År 1, År 2, o.s.v. syftar på det första, respektive andra trafikåret med den nystartade trafiken. Uppgift om prio-kategori ska alltid lämnas vid ansökan om tågläge vilket görs under april månad för den trafik som ska köras från mitten av december samma år till mitten av december nästa år. Med tanke på ledtider för ansökan och planering så innebär det att när ansökan för År 2 ska lämnas in så finns det bara trafik från 4 vintermånader att utvärdera. Det är först vid ansökan till År 3, då det finns 4+12 månaders trafik att utvärdera.*

*Att den sökande för år 2 inte skulle få basera sina prio-kategorier för nystartad trafik på uppskattningar utan tvingas att utgå från t.ex. antal resande de fyra första månaderna av en helt ny trafik är inte acceptabelt. Det finns ingen trafikorganisations som kommer att våga starta ny snabb trafik med risken att få sina trafik med t.ex. snabbtåg nedprioriterad mot merparten av andra tåg.*

*I ett förklarande dokument som bifogades den föreslagna texten till JNB 2017, beskrevs möjligheten till att i framtiden kunna låta övergången från "antaganden om framtida trafik" till "erfarenheter av etablerad trafik" bli mer gradvis i stället för som nu, från den ena till den andra, i ett steg. Den gradvisa övergången kan inte införas utan att ett samråd ägt rum, precis som för alla ändringar i JNB. I JNB 2017 föreslås således att det för År 3 i nystartad trafik så ska prio-kategorier endast baseras på "erfarenheter av etablerad trafik".*

*Följande ändringar/tillägg i texten för JNB 2017 görs:*

*Under rubriken Omfattning av prio-kategori-nystart läggs ett nytt textstycke till som tydliggör konsekvensen av de trafikår som visas.*

*Under Att åberopa Ny Trafik/ Prio-kategori-nystart punkt 8 läggs kompletterande text in i befintlig för att göra tillämpningsmöjligheten av punkt 8 mer stram, vilket bör minska risken för otillbörligt nyttjande av detta undantag.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*Trafikverket har för övrigt inga egna intressen i att tillåta godtyckliga eller skönmässiga bedömningar baserat på punkt 8, än mindre i syfte att "ge vissa trafikföretag oförtjänta favörer".*

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

Utformningen av prioriteringskriterier bör enligt regeringens mening ta sin utgångspunkt i att tilldelningen av kapacitet bör åstadkomma lägre transportkostnader för samhället, se prop. 2003/04:123 s. 111.

Trafikverkets nuvarande tillämpning av prioriteringskriterierna innebär att Trafikverket inte beaktar behovet av infrastrukturkapacitet för olika typer av transporter. Trafikverket är skyldigt att säkerställa att behoven hos samtliga kapacitetsanvändare och trafiktyper som har rätt att använda infrastrukturen beaktas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och ytterst till att främja en optimal användning av infrastrukturen, prop. 2003/04:123 s. 119. Trafikverket bör vid tillämpningen av prioriteringskriterierna beakta det faktum att regional tågtrafik utgör en allmännyttig tjänst vilken Trafikverket kan prioritera vid kapacitetskonflikter av det här aktuella slaget, prop. 2003/04:123 s. 186.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Det är oklart vad Västtrafik syftar på beträffande påståendet att "nuvarande tillämpning av prioriteringskriterierna innebär att Trafikverket inte beaktar behovet av infrastrukturkapacitet för olika typer av transporter." Det vore önskvärt om Västtrafik kan precisera sina synpunkter, eftersom Trafikverket uppskattar konstruktiv kritik som leder till förbättringar av våra arbetssätt.*

*Påståendet att behoven hos alla som önskar nyttja infrastrukturkapaciteten ska beaktas är korrekt, men får inte tolkas som att dessa parter har rätt att erhålla den kapacitet som efterfrågas. När kapacitet efterfrågas som överstiger tillgången måste någon eller några stå tillbaka. Skärpta krav på punktlighet medför att den tillgängliga kapaciteten stramas åt ytterligare.*

*Beträffande prop 2003/04:123 så är Trafikverkets bedömning att vi på inget sätt åsidosätter eller bryter mot de avsnitt som Västtrafik nämner.*

*I prop 2003/04:123 sid 186 som Västtrafik hänvisar till, förklaras bakgrunden till Järnvägslagen 6 kap. 3§ som lyder:*

*"3 § En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen."*

*I prop 2003/04:123 sid 186 står:*

*"Prioriteringskriterierna kan innebära att infrastrukturförvaltaren vid kapacitetskonflikter t.ex. prioriterar allmännyttiga tjänster eller*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*gods-transporter. Kriterierna måste vara utformade på ett sätt som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, dvs. att den trafik som representerar det minsta samhällsekonomiska nyttobortfallet bör vara den som får träda tillbaka när samtliga önskemål inte kan till-godoses. En förutsättning är alltså att tilldelningen sker på ett kon-kurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt"*

*I prop 2003/04:123 sid 186 så tas allmännyttiga tjänster som ett exempel på sådana tjänster som skulle kunna prioriteras, dock inte att så måste ske.*

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

Västtrafik anser att prioriteringskriterierna i dess nuvarande utformning inte är tillämpningsbara när det behöver göras en prioritering av samtliga tåg som trafikerar en järnvägssträcka under samma dygn för få fram en prioriteringsordning. Resultatet kan då bli att hela trafiksystem, som dessutom redan är etablerade, riskerar att plockas bort från tågplanen. För att värdera den samhällsekonomiska nyttan av hela trafiksystem krävs att Trafikverket genomför samhällsekonomiska modellberäkningar med hjälp av en prognosmodell för att beräkna resandevolym och samhällsekonomi.

Etablerade trafiksystem som är resultatet av en långsiktig samhällsplanering med inblandning från berörda kommuner och regioner samt Trafikverkets egna långsiktiga planering av de nationella transporterna, får inte som nu är fallet äventyras av att Trafikverket tillämpar prioriteringskriterier för att lösa ut konflikter i tågplanprocessen.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Genom de prioriteringskriterier som Trafikverket har tagit fram beräknas samhällsekonomiska kostnadsförändringar som uppstår vid förändringar i en föreslagen del av en tågplan. Beräkningarna baseras på förutsättningen att förändringarna är marginella. Detta innebär vissa begränsningar i hur modellen kan tillämpas på situationer där mer storskaliga förändringar ska mätas och samhällsekonomiska kostnadsförändringar beräknas.*

*Nuvarande prioriteringsmodells begränsningar kan däremot inte lösas genom att ersätta nuvarande modell och arbetssätt med nu kända prognosmodeller. De prognosmodeller som används vid t ex utvärdering av infrastrukturåtgärder opererar på en helt annan detaljeringsnivå än vad som krävs för att analysera detaljerade tidtabeller i tågplanprocessen.*

*De begränsningar som Västtrafik påtalar måste därför hanteras i en mer utvecklad arbetsprocess där bedömningar som grundar sig på samhällsekonomiskt perspektiv får komplettera de beräkningar som görs med prioriteringsmodellen. På vilket sätt som nuvarande modell skulle behöva modifieras och om en sådan modifiering kan inkluderas så att*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*kvalitetsförbättringen kan motivera det resulterande merarbetet är möjligt att belysa under den översyn av modellen för prioriteringskriterierna som f.n. pågår men ännu har många frågor kvar att hantera.*

## **Bilaga 4 C - Trafikkalender**

### **Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo anser att Trafikverkets förslag på trafikeringskalender 2017 är riktig.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Föranleder ingen kommentar.*

### **Yttrande från Real Rail AB**

Det är nu dags att slopa vår kära trafikkalender och köra efter köpskalender EJ o ÄVEN dagar kan vara kvar men kalender är Måndag-Söndag var vecka.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Förändring enligt nedan kommer att ske i och med införandet av nya arbetssätt och nytt systemstöd enligt projekt Marknads anpassad planering av kapacitet*

*Tanken är att trafikeringskalendern är den styrande kalendern i planeringsverktyget – vi behöver ha en referens som allt baserar sig på för att minimera risken för förvirring.*

*Däremot är tanken att JF i portalen ska kunna konfigurera sina egna kalendrar, så att man alltid jobbar med den kalender man själv vill hantera; köpskalender, periodisk kalender eller vad det nu kan vara. När ansökan sen görs för en viss period är det de markerade datumen som ansöks, och hanteras av planerarna på Trafikverket som på så sätt alltid kan känna sig trygga i vad de hanterar.*

## **Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar**

### **Avsnitt 2.1 - Förplanerade tider i spår för banunderhåll**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Servicefönster – nytt arbetssätt för TrV i södra Sverige så där har vi ingen erfarenhet. Då servicefönstren är till för underhållsarbete hoppas vi att det syns att underhållsarbete verkligen läggs på dessa tider och inte läggs utanför servicefönstren.

De gångtidstillägg som ska ges till tågen bör inte vara större än max 10-12 min/stråk, dvs för hela sträckan Nässjö-Arlöv, Nässjö-Katrineholm respektive

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Gnesta-Hallsberg för att inte godstrafiken helt ska förlora sin attraktionskraft och de anslutningar som måste upprätthållas på rangerbangårdar och övriga driftplatser. Beträffande posttågen bör ytterligare minskningar av gångtidstillägget göras för att inte ytterligare flytta över volym till flyget.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket mäter redan i dagsläget hur många timmar som arbetas innanför servicefönstren och hur många timmar som arbetas utanför dem. Målsättningen är absolut att så mycket som möjligt av det arbete som utförs, ska utföras inom servicefönstren. Det måste dock påpekas att fönstren ofta är utformade som något slags kompromiss. Till exempel har vissa sträckor 4-timmars fönster. I de fall en åtgärd som tar 6 timmar att utföra, måste den alltså ligga åtminstone delvis utanför servicefönstret.*

*Trafikverkets ambition är att involvera branschen i ett ännu tidigare skede än fallet är nu, när det gäller planering av vilka trafikala konsekvenser större banarbeten får. Detta för att tillsammans kunna hitta de bästa lösningarna. Till exempel så kan den exakta placeringen på dygnet justeras under tågplaneprocessen så att konsekvenserna för trafiken blir så liten som möjligt.*

#### **Yttrande från Real Rail AB**

Bra att JF och Trafikverket kan hålla en dialog i samband med dessa fönster så förhoppningsvis trafiken inte störs för de känsliga långväga tågen. Man måste dock kunna bereda plats för trafiken så underhåll och trafik på trafikverket kan göra sitt arbete. Bra att ni lyssnar som sagt.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket instämmer helt i att dialog mellan järnvägsföretag och Trafikverket är mycket viktigt – nödvändig helt enkelt - när det gäller servicefönster – inte minst för att säkra möjligheterna till långväga trafik genom Sverige. Vi ser fram emot ett mycket bra samarbete kring dessa frågor.*

#### **Yttrande från X-trafik / Landstinget Gävleborg**

Vi önskar lämna in en synpunkt gällande det förslag på servicefönster som finns angivet för Norra stambanan i samrådsutgåva JNB-2017.

En avstängning av Norra stambanan två timmar dagtid underminerar vårt arbete med att skapa förutsättningar för regional utveckling. I praktiken innebär det en lucka på fyra timmar mellan våra tåg vilket inte är acceptabelt. Sträckan Gävle-Ljusdal är för lång för att buss ska vara ett relevant alternativ. Vi önskar att ni omprövar möjligheten att utföra nödvändig service natt mellan lördag och söndag och om nödvändigt kompletterar det med längre eller fler banarbetsperioder.

Hej igen!

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

Här kommer en rättad variant, det ska vara natt mellan söndag och måndag och inte natt mellan lördag och söndag som jag skrev i mejlet nyss.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Denna synpunkt från X-trafik/Landstinget Gävleborg är noterad. Trafikverket har satt igång en översyn av de planerade servicefönstren på Norra stambanan mellan Gävle och Ånge. Berörda järnvägsföretag kommer att involveras i detta arbete, och övriga intressenter kommer att hållas informerade.*

#### **Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

Allmänna synpunkter + Bilaga 4.D

Trafikverket avser att T17 införa servicefönster. För Tågkompaniet/X-trafik och dess kunder innebär införandet av servicefönster att ett tågpar blir okörbart och det därmed ej längre blir möjligt att upprätthålla tvåtimmarstrafik på sträckan Gävle-Ljusdal. Det för att behålla nuvarande kunder och dessutom ha möjlighet att locka fler resenärer till tåget är mycket viktigt att upprätthålla systemet med förtätad trafik i rusningstid samt ett väl utbyggt, och för kunden lättbegripligt, system av serviceavgångar däremellan. Vi anser att Trafikverket bör göra en djupare analys om det verkligen är nödvändigt att genomföra denna åtgärd och vad man egentligen kommer att få ut av den. Det är vår uppfattning att Trafikverket inte har genomlyst problematiken kring servicefönster på ett tillfredsställande sätt. Det finns ett antal frågor kring detta som vi ej anser vara besvarade.

- Hur mycket förebyggande underhåll har hittills INTE kunnat utföras p.g.a. avsaknaden av servicefönster? TKAB har inte sagt nej till något arbete på aktuell sträcka och heller inte fått frågan om vi kan tänka oss att ge utrymme för ytterligare underhållsarbete.

- Hur stort utnyttjande av servicefönstren räknar Trafikverket med? Det känns helt osannolikt att Trafikverket varje vardag hela året kommer att ha ett stort antal arbetslag ute på sträckan Gävle-Ljusdal. Ur den synvinkeln känns åtgärden som ett gigantiskt slöseri med kapacitet.

- Är inte det stora problemet att Trafikverkets underleverantörer har svårt att upprätthålla en god disciplin och framförhållning på sin underhållsplanering och borde inte Trafikverket istället fokusera på att få ordning på sina rutiner kring detta?

- Trafikverket är en förvaltningsmyndighet och förvaltningslagen säger att när myndigheten tar sådana beslut som detta så ska en konsekvensanalys göras före beslutet. Vi önskar ta del av den konsekvensanalysen??

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har satt igång en översyn av de planerade servicefönstren på Norra stambanan mellan Gävle och Ånge. Berörda järnvägsföretag kommer att involveras i detta arbete, och övriga intressenter kommer att hållas informerade.*

## **Kapitel 5, Tjänster**

### **Yttrande från SJ AB**

Ändrad syn på spår för uppställning

Spår för uppställning beskrivs i kapitlet 3.6 Anläggningar för tjänster. Vid det gemensamma ledningsmötet mellan SJ AB och Trafikverket den 14-oktober 2015 fördes frågan upp om operatörernas behov av att genomföra lättare terminaltjänster på "spår för uppställning". Argumenten var enkla, det finns ingen annanstans att göra detta för lejonparten av den fordonsmateriel som cirkulerar i trafiken. En aspekt som måste beaktas är att det inte är Trafikverket som ska leverera tjänsterna, t ex att städa, utan detta genomförs i egen regi av operatören eller med hjälp av annan leverantör.

den 2-sep 2015 meddelande Arbetsmiljöverket, i skrivelse 2015/036390, att vid ett visst datum förbjuda Trafikverket att upplåta bangården till verksamhet med tågtrafik om inte de brister som identifierats i arbetsmiljön planeras in för åtgärd. SJ AB mottog motsvarande skrivelse, 2015/036207, fast då med åtgärden verksamhetsförbud ställt mot samma brister i arbetsmiljön. Trafikverket svarade på ett sådant sätt att inget arbetsmiljöföreläggande behövde utfärdas, som det verkar, men signalvärdet i Arbetsmiljöverkets iakttagelser måste tas på allvar. Arbetsmiljöverket pekade på Hagalund denna gång, men SJ anser att deras resonemang ska användas på samtliga "spår för uppställning" där operatörer har behov av att utföra lättare terminaltjänster.

SJ begär att Trafikverket tar initiativ till ett arbete som ska syfta till att huvuddelen av de spår som idag kallas för "spår för uppställning" rustas på ett sådant sätt att de kan kallas, döpas om till, "spår för uppställning och lättare terminaltjänst". I korthet måste "spår för uppställning och terminaltjänst", utöver att uppenbara arbetsmiljöbrister är åtgärdade, vara upplysta, ha hårdgjord mark, vara tillgängliga för s.k. golfbilar via enklare övergångar/plankorsningar och snöröjda vintertid.

Trafikverket ombeds även svara på hur Arbetsmiljöverkets skrivelse kommer påverka arbetsmiljön för övriga sidospår utöver Hagalund.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket tackar för de synpunkter SJ AB har lämnat kring våra tjänster. Vi har samsyn i att vi på ett tydligare sätt ska presentera förutsättningarna för de tjänster som vi tillhandahåller. Detta är också ett nu pågående arbete. Parallellt*



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*pågår, i arbetet med att ta fram Lokala ordnings- och skyddsregler för bangårdar, en översyn av standarden utifrån den verksamhet som bedrivs på en bangård.*

*För synpunkterna gällande arbetsmiljön, så är de punkter som fanns med i nämnda skrivelse åtgärdade. Nu fortsätter ett löpande arbete med att hålla en tillräcklig nivå avseende arbetsmiljön på våra trafikplatser.*

### **Avsnitt 5.4.3 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods**

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Tjänster som gäller Specialtransporter och farligt gods

Green Cargo har tidigare reagerat på punkt om buffertöverhäng större än 2,5meter från yttre hjulaxel framstår som paradoxalt då det finns RIV-märkta vagnar som har större buffertöverhäng. Vad är skillnaden på 2,9meter på ett RIV-märkt fordon och 2,9meter på ett icke RIV-märkt fordon?

#### **Trafikverkets kommentar**

*En RIV/TEN-märkt vagn har flera krav som ska uppfyllas som t.ex. profil, standardiserad stöt- och draginrättning i båda ändar vilket gör att det inte är någon risk för dessa fordon. Ett icke RIV-märkt fordon som (kan även vara en arbetsmaskin) kan se ut hur som helst (bredare, sakna buffertar i ena änden etc.). Trafikverket ska tillsammans med experter i CEN TS 256/ WG32 Gauges utreda om det finns några möjligheter att tillåta större buffertöverhäng än 2,5 m för icke RIV/TEM-märkta vagnar.*

#### **Yttrande från Green Cargo AB**

Bilaga 3D och BIS är ännu ej uppdaterad gällande 6-axliga vagnar.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Bilaga 3D är inte uppdaterad vad gäller 6-axliga vagnar – kolumnen för 6-axliga vagnar i bilaga 3D ska tas bort vilket också innebär att 6-axliga vagnar tas bort i karttjänsten.*

*I BIS Indelning Linjekategori redovisas fastställd linjekategori per spår och spårlänk för normalhuvudspår, avvikande spår och sidospår. Redovisad linjekategori baseras på godsvagnar med 2 eller 3 axlar och godsvagnar med två 2-axliga boggier (4-axliga). Linjekategorierna gäller även för godsvagnar med två 3-axliga boggier (6-axliga vagnar) men med lägre axellaster enligt vagnens lastgränsmärkning vilken ska uppfylla SS-EN 15528:2015.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*I TDOK 2014:0078 bilaga 3 tabell D redovisas, för respektive linjekategori, största tillåtna axellast P för godsvagnar med två 3-axliga boggier (6-axliga) med a-mått  $\leq 1,8$  m eller b-mått  $\leq 1,5$  m.*

*I BIS Indelning Linjekategori redovisas den högsta linjekategorin med tillhörande STH för godståg för respektive bana. För vissa banor kan även en linjekategori tillägg redovisas som då anger en lägre linjekategori kopplad till en högre största tillåtna hastighet eller samma sth som för den högre linjekategorin.*

*Nedan visas ett exempel från BIS på en bana med en linjekategori och även en linjekategori tillägg där tillåten axellast (stax) och metervikt (stvm) är lägre och största tillåtna hastighet (sth) för godståg är högre än vad som tillåts för banans linjekategori.*

**Linjekategori**

E4-90

**Beskrivning**

stax 25 ton, stvm 8,0 ton/m, sth  
90 km/h för godståg

**Linjekategori tillägg**

D2-100

**Beskrivning**

stax 22,5 ton, stvm 6,4 ton/m, sth  
100 km/h för godståg.

**Yttrande från Green Cargo AB**

Riktlinjer gällande 6-axliga vagnar som är lastade enligt lastgränsmärkning för rådande linjeklass önskas definierade och förtydligade.

**Trafikverkets kommentar**

*Vad som gäller för 6-axliga vagnar framgår av TDOK 2014:0078 och SS-EN 15528:2015, se även svar på föregående fråga här ovan. Vi ska överväga om det är nödvändigt att i JNB införa förtydligande gällande 6-axliga vagnar som är lastade enligt lastgränsmärkning.*

**Avsnitt 5.5.4 - Biljettförsäljning på stationer för passagerare**

**Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Biljettförsäljning på stationer

Hänvisningen till branschföreningen Tågoperatörerna är olycklig. Detta eftersom det i dagsläget är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som står för merparten av den manuella försäljningen och där det finns möjlighet att på konkurrensneutrala grunder teckna försäljningsavtal. Önskar järnvägsföretaget plats för upplåtande av biljettautomat bör hänvisningen gå till SRAB (Svenska Reseterminaler AB, ett dotterbolag till Jernhusen AB).

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Vi tackar för ert samrådssvar och ändrar hänvisningen till Svenska Reseterminaler AB.*

#### **Bilaga 5 A - Trafikinformation**

##### **Yttrande från Mälardalstrafik AB**

Trafikverket måste förbättra och utveckla sin informationsgivning till resenärerna på stationerna. Detta rör såväl skyltning som högtalarutrop. Trafikinformationen behöver i mycket högre grad anpassas och utformas till resenärernas behov. Detta gäller särskilt vid större trafikstörningar då resenärerna måste ges en bättre information om förseningarnas omfattning, inställda delsträckor, alternativa resvägar osv. Bättre information ger även resenärerna bättre förutsättningar att kunna göra egna överväganden och själv välja handlingsalternativ.

##### **Yttrande från Trafik och samhällsplanering, Regional utveckling, Region Örebro län**

Trafikverket måste förbättra och utveckla sin informationsgivning till resenärerna på stationerna. Detta rör såväl skyltning som högtalarutrop. Trafikinformationen behöver i mycket högre grad anpassas och utformas till resenärernas behov. Detta gäller särskilt vid större trafikstörningar då resenärerna måste ges en bättre information om förseningarnas omfattning, inställda delsträckor, alternativa resvägar osv. Bättre information ger även resenärerna bättre förutsättningar att kunna göra egna överväganden och själv välja handlingsalternativ.

##### **Yttrande från Västmanland, Kollektivförvaltningen**

Trafikverket måste förbättra och utveckla sin informationsgivning till resenärerna på stationerna. Detta rör såväl skyltning som högtalarutrop. Trafikinformationen behöver i mycket högre grad anpassas och utformas till resenärernas behov. Detta gäller särskilt vid större trafikstörningar då resenärerna måste ges en bättre information om förseningarnas omfattning, inställda delsträckor, alternativa resvägar osv. Bättre information ger även resenärerna bättre förutsättningar att kunna göra egna överväganden och själv välja handlingsalternativ.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Tack för ert engagemang och intresse, så att vi tillsammans kan skapa en korrekt och fullödig trafikinformation till resenärerna! Det är mycket viktigt, som ni påpekar, att förbättra vår trafikinformation, framförallt vid stört läge. Därför tog Trafikverket under 2014 ett beslut om att kraftsamla inom området trafikinformation och det sker nu under ett program benämnt TRIOS (Trafikinformation och Stationer) med Trafikverkets direktion som styrgrupp. Programmet avrapporteras också i TTT (Tillsammans för Tåg i Tid). Vidareutvecklingen av Trafikverkets annonseringssystem pågår för fullt; en del är nyss driftsatt och ytterligare förbättringar driftsätts sommaren 2016. Genom dessa utvecklingar blir informationen till resenär bättre sammanhållen och*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*snabbare uppdaterad. På lite längre sikt (2017-2018) ser vi också över hur vi tillsammans kan bli snabbare och mer transparanta med information för att skapa förutsättningar för bättre trafikinformation till våra resenärer. För att nå framgång är det viktigt att samarbetet och informationsutbytet mellan branschen och Trafikverket fungerar bra. Innehållet i informationen till resenär är den information som Trafikverket har fått tillgång till och den består av både den information som Trafikverket själv producerar och den information som järnvägsföretagen måste förse Trafikverket med. Samma gäller för både planerade och akuta avvikelser.*

## **Bilaga 5 B – Leveransnivå Trafikinformation**

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Det är bra att Trafikverket har ställt upp kriterier för åtgärd om leverans inte infrias. I och med att trafikföretagen enligt både EUs förordning om tågpassagerares rättigheter och den kommande regionala resenärsrättighetslagstiftningen är skyldiga att informera resenären om en mängd trafikala parametrar och om man inte gör detta riskerar att dömas enligt marknadsföringslagen. Det innebär dock en mängd ekonomiska konsekvenser för trafikföretagen som dock inte Trafikverket tar ansvar för. Svensk Kollektivtrafik anser det därför är högst önskvärt att Trafikverket kompletterar SLA med en möjlighet till ersättning för hos trafikföretaget uppkomna kostnader pga brister i den förväntade leveransen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Det pågår ett lagstiftningsarbete som bl.a. berör frågan om regressrätt mellan transportör och infrastrukturförvaltare för förseningar på inrikes passagerartransporter. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## Kapitel 6, Avgifter

### Yttrande från Stockholms läns landsting

Vi konstaterar med tillfredsställelse att tåglägesavgifterna för vårt trafikområde har differentierats så att banor med mindre belastning, Nynäsbanan samt Södertälje hamn – Järna, hamnar i en annan avgiftsnivå än högnivå.

Vi vill åter påpeka att vi anser att passageavgifterna inte fyller sitt syfte utan att de i praktiken fungerar som en extra skatt på den spårburna kollektivtrafiken i Stockholmsområdet. Trafiken i området domineras helt av persontrafik och efterfrågan på trafiken innebär samtliga järnvägsföretag använder den kapacitet som tilldelas fullt ut. De höga kostnaderna innebär snarare att trafik på mindre belastade sträckor reduceras i stället för trafiken över Getingmidjan. För Trafikförvaltningen har kostnadsläget medfört en reduktion av trafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn samt för något tåg mellan Södertälje och Järna. Kostnader som bland annat beror på passageavgifterna. Vi kan också konstatera att medan trängselskatt inte utgår för kollektivtrafiken på landsväg, finns alltså en sådan för trafik på järnväg. Det kan väl inte vara frågan om ett avsiktligt incitament för att överföra persontrafik från järnväg till väg?

### Trafikverkets kommentar

*Liksom tåglägesavgiften är passageavgiften ett inslag i Trafikverkets differentierade banavgiftsstruktur. Syftet med denna är att påverka beteenden. I fallet med passageavgifter handlar det om att de som kan ompröva sina kapacitetsanspråk under vissa tider och på vissa platser får ett ekonomiskt incitament att göra det. Det handlar alltså inte om att överföra persontrafik från järnväg till väg, utan om att effektivisera utnyttjandet av järnvägens kapacitet.*

*Olika aktörer påverkas på olika sätt av avgiftsstrukturen, och passageavgiften i sin nuvarande form och tillämpning påverkar pendel- och regionaltrafiken i särskilt stor grad. Ett exempel på hur olika järnvägsföretag ser på olika avgiftskomponenter är att exempelvis SJ i samrådet inför JNB 2016 svarade att bolaget ser positivt på styrning av kapacitetsutnyttjande med hjälp av passageavgift, men att avgiften fortfarande är alltför låg för att ge avsedd effekt.*

*Trafikverket har inte förändrat passageavgiften mellan 2016 och 2017.x*

## Avsnitt 6.1 – Avgiftsprinciper

### Yttrande från Mälardalstrafik AB

Tåglägesavgiften för Hög nivå ökar från 6,30 till 7,50 kr per tågkilometer 2017, ökningen motsvarar ca 20 procent och är en betydande kostnadsökning för trafikutövare och trafikbeställare.

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

Vi anser att den kraftiga höjningen av tåglägesavgifterna och därmed ett ökat avgiftsuttag under rådande situation med omfattande brister i infrastrukturens är orimlig.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket håller med om att det är en betydande höjning av avgiftskomponenten Tågläge Hög, och den svarar för den största delen av den totala intäkthöjningen från banavgifter. Den är motiverad av ambitionen att öka incitamenten i användningen av infrastrukturen för att på det sättet få ett effektivare kapacitetsutnyttjande. Tågläge Mellan är därför oförändrad och Tågläge Bas sänks.*

*Eftersom det även finns en spåravgift, som för Mälabs del torde vara oförändrad mellan 2016 och 2017, är den genomsnittliga höjningen av banavgiften lägre än 20 procent. För segmenten pendeltåg i storstäder och regionaltåg räknar Trafikverket med att höjningen av banavgiften generellt sett är cirka 3 procent (se tabell 6 i Trafikverkets underlagsrapport):*

*[http://www.trafikverket.se/contentassets/2ea9c2856fcb4c8497bcb69350afa12b/pm\\_effektbeskrivning\\_avgifter\\_jnb2017.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/2ea9c2856fcb4c8497bcb69350afa12b/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2017.pdf)*

### **Avsnitt 6.1.1 – Minimipaketet av tillträdestjänster**

#### **Yttrande från Luossavaara-Kiirunavaara AB**

Differentierade spåravgifter införs med JNB 2016. Avgiften för godstrafik med STAX >25 ton ökar från 0,0050 för innevarande år till 0,0084 kr/bruttotonkilometer för år 2017.

LKAB Malmtrafik anser att ökningen av spåravgifter med hela 68% från dagens nivå är helt orimlig. Det finns inget belägg för att trafik med STAX >25 ton orsakar ökade slitage-kostnader som kan ställas mot en avgiftshöjning på 68%.

Differentierade spåravgifter baserade på STAX är orättvisa och tjänar inte syftet att kostnaderna ska stå i proportion till slitaget som trafiken orsakar. LKAB Malmtrafik kör ca. 40% av all trafik med tomma vagnar som har axellast 5,5 ton..

#### **Trafikverkets kommentar**

*Spåravgiften höjs från 0,0074 i JNB 2016 till 0,0084 kronor per bruttotonkilometer i JNB 2017, vilket innebär en höjning på drygt 13 procent.*

*Trafikverket anser att det är väl belagt att axellast är en av de mest relevanta faktorerna att beakta i en banavgift som ska spegla nedbrytningen av infrastrukturen. Det går förvisso inte att säga att en viss procentuell höjning svarar mot nedbrytningen av en axellast som överstiger 25 ton, men avgiftsförändringen ska ses som ett led i anpassningen av spåravgiften till den*

2015-12-10  
Ärendenr: TRV 2015/52378  
Projektnr:

*nivå som enligt vetenskapliga beräkningar mer korrekt speglar slitaget som ett sådant tåg ger upphov till. Avgiften motsvarar ännu inte denna nivå.*

*Att 40 procent av LKAB:s malmtrafik körs med tomma vagnar har betydelse för avgiften såtillvida att bruttovikten för tåget blir lägre. Vilken spåravgift som blir tillämplig beror emellertid på den enskilt högst förekommande axellasten i tåget.*

## **Avsnitt 6.2 – Avgiftssystem**

### **Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet**

Vi anser att höjningen av tåglägesavgifterna är orimlig då inga förbättringar i infrastrukturen har genomförts. Det blir därmed omöjligt att genom ökat produktivitet kompensera för de ökade kostnaderna. Tvärtom så kommer p.g.a. kapacitetsbristen på Västra stambanan restiden för ett antal tåg på Sörmlandspilen att förlängas vilket i sig medför ökade produktionskostnader och förmodligen minskade biljettintäkter. Under punkt 3.4. Trafikrestriktioner redovisas dessutom ett stort antal banor där hastigheten kan komma att sänkas p.g.a. bristande infrastruktur.

### **Trafikverkets kommentar**

*Tåglägesavgiften är inte direkt kopplad till infrastrukturens status utan till kapacitetsutnyttjandet. Banavgifterna går oavkortat till drift, underhåll och reinvesteringar.*

## **Avsnitt 6.3.1.1 – Spåravgift**

### **Yttrande från Real Rail AB**

En lägre spåravgift är bra för kombitrafiken som har under axellast 20 ton.

### **Trafikverkets kommentar**

*Ingen kommentar.*

## **Avsnitt 6.3.1.2 – Tåglägesavgift**

### **Yttrande från Real Rail AB**

Avgiftshöjningar på tåglägesavgiften slår dåligt emot den försämrade infrastrukturen vi upplever på många banor. Upplysningsvis kör vi sth70 en lång sträcka i Norrland.

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Trafikverkets kommentar**

*Tåglägesavgiften är inte direkt kopplad till infrastrukturens status utan till kapacitetsutnyttjandet. Banavgifterna går oavkortat till drift, underhåll och reinvesteringar.*

### **Avsnitt 6.3.3.3 – Tjänster som gäller specialtransporter**

#### **Yttrande från Real Rail AB**

Vi anser att handläggningsavgiften skall tas bort helt för transportvillkor o trafikeringstillstånd. Det borde finnas EU direktiv om detta eller sjösätt kodifieringen snarast så Sverige inte blir ”en egen ö”

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket skiljer på transporttillstånd och transportvillkor. Transporttillstånd är ett kvitto på att den sökande får utföra sin specialtransport och ansöks av den som har tågläget. Transportvillkoren handlar om de förutsättningar under vilka transporten får utföras, och Trafikverket måste fortlöpande följa upp förändringar som påverkar transportvillkoren för att säkerställa att beviljade villkor gäller.*

*Tjänster för specialtransporter har självkostnad som grundläggande avgiftsprincip. Tidigare ansökte man om nya transportvillkor varje år och handläggningstiden för transportvillkor och transporttillstånd debiterades per timme, men i dag gäller transportvillkoren tillsvidare. Eftersom en stor del av handläggningstiden används för löpande bevakning av befintliga transportvillkor har det framstått som motiverat utifrån avgiftsprincipen att införa en kilometeravgift.*

*Trafikverket får inte ta ut en avgift som överstiger självkostnaden och verkets uppfattning är att så inte heller sker. Att vi använder olika uttagsenheter är enbart en spegling av hur tjänsten tillhandahålls, dvs. att den består av dels tidsbegränsad tillståndsprövning dels fortlöpande bevakning.*

### **Avsnitt 6.3.4 – Extra tjänster**

#### **Yttrande från Creen Cargo AB**

Green Cargo kan inte förstå varför JF skall betala dubbla avgifter och 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. Dels betalar vi för handläggning av villkor och tillstånd men debiteras även en kilometeravgift för bevakning av de sträckor som finns med i villkoret, detta oavsett om vi använder villkoret alla dagar eller inte alls under en månad.



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

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 vi betalar dubbelt för villkors och tillståndshantering. Handläggningsavgift för tillstånd för det tåg vi kör specialtransporten i anser vi redan vara 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.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket skiljer på transporttillstånd och transportvillkor. Transporttillstånd är ett kvitto på att den sökande får utföra sin specialtransport och ansöks av den som har tågläget. Transportvillkoren handlar om de förutsättningar under vilka transporten får utföras, och Trafikverket måste fortlöpande följa upp förändringar som påverkar transportvillkoren för att säkerställa att beviljade villkor gäller.*

*Tjänster för specialtransporter har självkostnad som grundläggande avgiftsprincip. Tidigare ansökte man om nya transportvillkor varje år och handläggningstiden för transportvillkor och transporttillstånd debiterades per timme, men i dag gäller transportvillkoren tillsvidare. Eftersom en stor del av handläggningstiden används för löpande bevakning av befintliga transportvillkor har det framstått som motiverat utifrån avgiftsprincipen att införa en kilometeravgift.*

*Trafikverket får inte ta ut en avgift som överstiger självkostnaden och verkets uppfattning är att så inte heller sker. Att vi använder olika uttagsenheter är enbart en spegling av hur tjänsten tillhandahålls, dvs. att den består av dels tidsbegränsad tillståndsprövning dels fortlöpande bevakning.*

### **Avsnitt 6.4.1 – Bokningsavgift**

#### **Yttrande från Transdevs**

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 2017 öppnar den 18 oktober 2016, så är det mindre än 60 dagar innan tågplanen börjar att gälla den 11 december 2016, och således kan inte järnvägsföretaget undkomma bokningsavgift om scenariot skulle vara sådant..

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket tar med sig synpunkten till framtida utveckling av modeller kopplat till tilldelning och avgifter.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Avsnitt 6.5 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter**

### **Yttrande från Green Cargo AB**

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 1000 kr per försening alternativt 10 000 per händelse<sup>1</sup> där den ursprungliga orsakskodningen ändrats genom överklagande.

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

Green Cargo är också av åsikten att det behövs en översyn av orsakskoderna. Nuvarande J-koder ger svårigheter att kunna ange rätt orsak till uppkommen försening, en stor del av orsakskoderna är i första hand anpassade för persontrafik. För att komma åt problemet som lett till försening är det därför viktigt att orsakskoderna även anpassas för godstrafik.

### **Trafikverkets kommentar**

*Lagstiftaren har gett Trafikverket i uppdrag att sköta systemet för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I samråd med branschen togs modellen att använda merförseningar i tidtabellspunkterna fram. Järnvägsföretagen ska rapportera orsaker till sina merförseningar och Trafikverkets trafikledare kodar det som järnvägsföretaget rapporterat eller de symptom som de bedömer är orsaken till merförseningen. För att få bra förutsättningar för kvalitetsförbättring är det förstås av betydelse att förseningsorsakerna är rätt kodade. Därför skapades en möjlighet att för järnvägsföretagen att begära förnyad prövning av de orsakskoder som Trafikverket noterat. Dessutom skapades Driftsforum bland annat för att diskutera driftkvalitet och kvalitetsavgifter inklusive orsakskodning. Systemet för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter innebär initialt en ökad administration och därmed ökade kostnader för alla parter för att nå mål en bättre kvalitet. Det bör i slutänden medföra en lägre totalkostnad för alla. Green Cargos synpunkt föranleder ingen ändring från Trafikverkets sida vad gäller ersättning när orsakskod har ändrats.*

*Trafikverket tar med åsikten om översyn av J-koderna till det projekt inom Tillsammans för tåg i tid (TTT) om översyn av orsakskoderna och som planeras starta i december med sikte på att vara klart till halvårsskiftet 2016.x.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Avsnitt 6.5.1 – Kvalitetsavgifter**

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Vi noterar att de förslag som Trafikverket tidigare presenterat för branschen kring förändringar i kvalitetsavgifter för T17 föreslår genomföras. Branschen lämnade vid referensgruppsmötet en mängd synpunkter på förslaget. Dessa kvarstår obearbetade. Nämnas kan tex att det saknas simuleringar för hur förslaget kommer att slå samt att det saknas ett nödvändigt maxtak (tex antal tåg eller antal förseningsminuter) för hur stort betalningsansvaret kan bli för följd-förseningar. Inte heller hanteras frågan om trafiksamverkan för resandebutbyte, för att minimera resenärernas förseningar väntar gärna avgående trafikföretag in för senat ankommande tåg. Detta samarbete gynnar resenären och järnvägens rykte. Det inväntande trafikföretaget har dock inget direkt ekonomiskt incitament till detta och om trafikföretag i dessa fall anses skapande av försening och dessutom får erlägga avgift för följd-förseningar kommer dessa inväntningar att upphöra. Vilket står i strid mot riksdagens tillkännagivande om statens roll att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.<sup>2</sup>

Det saknas också kvalitetsavgift för tåg som avgått före tidtabell – vilket också kan orsaka förseningar. Slutligen att tåg med "orsaken" sent från utlandet inte kommer att trigga ersättning till tåg som råkar ut för följd-förseningar pga detta sena tåg. Om man ska komma tillrätta med en av de större och dessutom ökande förseningsorsakerna krävs ekonomiska styr-medel och dessutom rättvis kompensation för de drabbade. Att en större andel tåg kommer från utlandet och försenar region-/pendeltåg i Skåne eller Värmland ska inte ge dessa pendeltåg andra förutsättningar än region-/pendeltåg i andra delar av landet. Detta är oerhört viktigt när den beräknade bördan för trafikföretagen för kvalitetsavgifter beräknas öka från 60 till 217 mkr mellan trafikåren 2015 och 2017.

Svensk Kollektivtrafik vill också uttala sin tydliga mening att Kvalitetsavgifterna för JNB 2017 avser kompensation för orsakade kvalitets-briser i leverans och intet på något sätt kan kopplas till de uppkomna kostnader som trafikföretagen har kring ersättningstrafik och ersättningsanspråk från resenärerna.

### **Trafikverkets kommentar**

*Inför de förändringar som planeras av kvalitetsavgiftsmodellen har simuleringar genomförts på historiska data för att utröna ekonomisk effekt. De simuleringarna har presenterats för den referensgrupp (med deltagare från järnvägsföretag och branschen) som följde arbetet.*

*Syftet med Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter är att skapa incitament att förbättra driftkvaliteten. Eftersom järnvägsföretagen tills idag bara belastats med en avgift för den primära störningen och inte de följd-förseningar den orsakat (till skillnad från Trafikverket som också belastas med följd-förseningarna) är incitamentets styrka inte tillräckligt i trafikintensiva områden. Därför föreslås nu att även järnvägsföretagen ska ta fullt ansvar för de*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

*driftstörningar de orsakar. Att införa ett maxtak enligt förslaget skickar signalen att kvalitetsbrister som orsakar riktigt stora störningar inte är lika allvarligt. Simuleringar av händelser med så många förseningsminuter att maxtak skulle kunna bli aktuellt visar att det handlar om enstaka händelser per år. Frågan om maxtak kommer att analyseras under den utvärderingsperiod som föreslagits.*

*Problematiken med kvalitetsavgifter vid anslutningsresor bör i första hand lösas mellan järnvägsföretagen genom överenskommelser. Det är dock en intressant fråga i ett större perspektiv och kan förslagsvis diskuteras inom ramen för "Tillsammans för Tåg i Tid" (TTT).*

*När det gäller tåg som avgår före tidtabellstiden så behandlas den frågan om avgångspunktlighet i TTT och det effektområdet bör tydligare kompletteras med att det även gäller avvikelser i form av tidig avgång. För övrigt kan noteras att ett tåg som går för tidigt och inte stör andra tåg eller banarbeten inte orsakar några driftstörningar.*

*För trafik från utlandet finns ett effektområde inom TTT med fokus på godstrafik. Det bör prövas om det arbetet ska kompletteras med persontrafik. När det gäller kvalitetsavgifter så följer orsakskodningen idag principen koda på grundorsaken, dvs de tåg som drabbas får alla koden "Sent från utland". Den principen bör för denna förseningsorsak diskuteras inom ramen för Driftsforum eller det projekt inom TTT som ska diskutera orsakskoder.*

*Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter syfte är att skapa ett ekonomiskt incitament till att förebygga driftstörningar och nå förbättrad driftkvalitet och inte en modell för att kompensera brister i driftkvaliteten.*

#### **Avsnitt 6.5.1.1 – Kvalitetsavgift 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 har sitt arbete med utveckling av kvalitetsavgifterna gått igenom vilka förändringar som krävs både i system och rutiner och vilka risker som finns i samband med dessa förändringar. Särskilt fokus har lagts på hur frågan om "Begäran om förnyad bedömning" ska utföras. Trafikverket har samrått med referensgruppen.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Yttrande från Real Rail AB**

JDE kodning är avgiftsnivån höjd. Enligt Real Rail skall denna höjning slopas eftersom den endast påverkar JF sida på kvalitetsavgifter. En enkelsidig höjning av avgift.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Incitamentet att undvika störningar ska vara lika starkt oavsett skälet till att man stör. Det innebär att i grunden bör avgiftsnivån per minut vara lika för alla koder. Koden JDE fick i starten 2012 en reducerad avgift på grund av att det rådde viss osäkerhet kring dess användning. Tanken var att den successivt skulle höjas till samma nivå som övriga koder vilket är vad som sker nu.*

#### **Yttrande från SJ AB**

Ny kod är införd – Stört av annat tåg (FAT) och reglering vid följdförseningar införs i kvalitetsavgifterna. SJ ber att Trafikverket beskriver hur koden ska användas för gränsöverskridande trafik samt för omlopp. Exempelvis om en operatör kommer sent till depå med en FAT-kod och lämnar sedan depån sent pga. vändaktiviteterna tar den tid de tar och får då en JDE-kod trots att ansvaret för förseningen inte är på egen förskyllan..

#### **Trafikverkets kommentar**

*FAT är ingen ny kod men däremot att den nu beläggs med en avgift. Det innebär att järnvägsföretagen nu (liksom trafikverket gjort hela tiden) får betala kvalitetsavgift inte bara för den primära störningen utan också för följdförseningar som drabbar andra tåg. Vid förseningar för gränsöverskridande trafik används koden "Sent från utland" (OUT). Om ett sådant tåg sedan i sin tur stör andra tåg så följer TrV grundprincipen att ange grundorsaken dvs OUT men den principen bör för denna förseningsorsak diskuteras inom ramen för Driftsforum eller det projekt inom TTT som ska diskutera orsakskoder.*

*När det gäller omlopp och depåbesök har oftast inte Trafikverket någon kontroll på hur omloppen ser ut. Om inte järnvägsföretaget meddelar orsaken till förseningen får tåget som lämnar depån en JDE-kod. Den kan sedan givetvis sedan omprövas om begäran om förnyad prövning skickas in.x.*

#### **Yttrande från Transdevs**

Kapitel 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter för merförseningar dubbelriktad modell  
Trafikverket vill med kapitel 6.5.1.1 införa en ny dubbelriktad modell för kvalitetsavgifter i JNB 2017, vilket vi i princip inte har någon invändning mot. Dock menar vi att den tillämpning som sedan ett par r finns kring verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter har sådana brister i just kvaliteten på indatan som modellen bygger på. Det är Trafikverket som ensidigt anger orsak till merförseningen och det åligger därför Trafikverkets motpart, det vill säga järnvägsföretaget, att motbevisa

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

den bedömning Trafikverket har gjort om valet av orsakskod inte delas av järnvägsföretaget.

Den funktion inom Trafikverket som rapporterar in förseningsorsaker måste göra det med kvalitet och förståelse för vad en felaktig hantering kan innebära i ekonomiska konsekvenser för Trafikverkets motpart. Följaktligen måste Trafikverket se över och verifiera det arbetssätt som tillämpas avseende orsakrapportering, och sedermera kvalitetsavgifter, för att säkerställa att korrekta och rättvisa bedömningar sker. Idag upplever vi att det allt för ofta förekommer att den av Trafikverket angivna orsakskoden de facto inte är primärorsaken, varpa effekten av kvalitetsavgifter blir det motsatta.

Specifikt avseende den föreslagna dubbelriktade modellen med en utökning om att även omfatta orsakskoden "FAT (stört av annat tag) motsätter sig Transdev Sverige AB detta, inte minst med bakgrund av den bristande kvalitet som finns i hanteringen hos Trafikverket idag. Därtill ser vi att det är orimligt att inte ange begränsningar (t.ex. tidsspann och/eller belopp) i modellen, då inte minst riskfaktorn med den föreslagna förändringen skulle bli obegränsad för järnvägsföretaget.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Lagstiftaren har gett Trafikverket i uppdrag att sköta systemet för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I samråd med branschen togs modellen att använda merförseningar i tidtabellspunkterna fram. Järnvägsföretagen ska rapportera orsaker till sina merförseningar och Trafikverkets trafikledare kodar det som järnvägsföretaget rapporterat eller de symtom som de bedömer är orsaken till merförseningen. För att få bra förutsättningar för kvalitetsförbättring är det förstås av betydelse att förseningsorsakerna är rätt kodade. Därför skapades en möjlighet att för järnvägsföretagen att begära förnyad prövning av de orsakskoder Trafikverket noterat. Dessutom skapades Driftforum bland annat för att diskutera driftkvalitet och kvalitetsavgifter inklusive orsakskodning. Systemet för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter innebär initialt en ökad administration och därmed ökade kostnader för alla parter för att nå mål en bättre kvalitet. Det bör i slutänden medföra en lägre totalkostnad för alla.*

*Syftet med kvalitetsavgifter är att skapa incitament att förbättra driftkvaliteten. Eftersom järnvägsföretagen tills idag bara belastats med en avgift för den primära störningen och inte de följdförseningar den orsakat (till skillnad från Trafikverket som också belastas med följdförseningarna) är incitamentets styrka inte tillräckligt i trafikintensiva områden. Därför föreslås nu att även järnvägsföretagen ska ta fullt ansvar för de driftstörningar de orsakar. Att införa ett maxtak enligt förslaget skickar signalen att kvalitetsbrister som orsakar riktigt stora störningar inte är lika allvarligt. Simuleringar av händelser med så många förseningsminuter att maxtak skulle kunna bli aktuellt pekar på att det handlar om någon enstaka händelse per år. Under utvärderingsperioden kommer frågan om maxtak också att analyseras.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

#### **Yttrande från Västtrafik AB**

Ny kod är införd – Stört av annat tåg (FAT) och reglering vid följd-förseningar införs i kvalitetsavgifterna. Västtrafik ber att Trafikverket beskriver hur koden ska användas för gränsöverskridande trafik samt för omlopp. Exempelvis om en operatör kommer sent till depå med en FAT-kod och lämnar sedan depå sent pga. vändaktiviteterna tar den tid de tar och får då en JDE-kod trots att ansvaret för förseningen inte är på egen förskyllan.

#### **Trafikverkets kommentar**

*FAT är ingen ny kod men däremot att den nu beläggs med en avgift. Det innebär att järnvägsföretagen nu (liksom trafikverket gjort hela tiden) får betala kvalitetsavgift inte bara för den primära störningen utan också för följd-förseningar som drabbar andra tåg. Vid förseningar för gränsöverskridande trafik används koden "Sent från utland" (OUT). Om ett sådant tåg sedan i sin tur stör andra tåg så följer TrV grundprincipen att ange grundorsaken dvs OUT men den principen bör för denna förseningsorsak diskuteras inom ramen för Driftsforum eller det projekt inom TTT som ska diskutera orsakskoder.*

*När det gäller omlopp och depåbesök har oftast inte Trafikverket någon kontroll på hur omloppen ser ut. Om inte järnvägsföretaget meddelar orsaken till förseningen får tåget som lämnar depå en JDE-kod. Den kan sedan givetvis sedan omprövas om begäran om förnyad prövning skickas in.*

### **Avsnitt 6.5.4 – Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning**

#### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

En oklarhet råder i dokumentet kring tidsintervallen.

Trafikföretaget ska uppmärksamma försening mer än 3 minuter (2.4.2.2), det är också vid denna tidsintervall som orsakskodning ges (6.5.3).

Trafikföretaget har dock bara rätt att "klaga" på orsakskod för merförsening över 5 minuter (6.5.6). I ett dubbelriktat avgiftssystem finns här en risk att den ena parten då tillskansar sig medvetet eller omedvetet intäkter från oskyldiga parter.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Kvalitetsavgiften tas ut för merförseningar på 5 min eller mer och det är samma nivå som man kan begära förnyad prövning av orsakskoder. Därmed bör det inte vara risk för att incitamentet belastar fel part.*

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter**

### **Yttrande från Green Cargo AB**

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.

### **Trafikverkets kommentar**

*Förseningar på 3 minuter eller mer och som beror på järnvägsföretaget ska av järnvägsföretaget rapporteras till Trafikverket enligt avsnitt 2.4.2.2 i JNB2017.*



2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

## **Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor**

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Avtalets utformning

Även om JNB inte är ett avtal i sig är både kapitel 6 och 7 tydliga "avtalsavsnitt". Flera av punkterna är utformade på sådant sätt att leverantören ges stora rättigheter och köparen av tjänsterna stora skyldigheter. Det finns inget i Järnvägslagens 7:e kapitel som tvingar Trafikverket att ta på sig myndighetshatten vad gäller avgiftshanteringen, i detta fallet är Trafikverket en tjänsteleverantör, om än en statligt ägd sådan. Det är tex en självklarhet om det råder ett sunt och balanserat avtalsförhållande att den ena avtalsparten har rätt att hålla inne med del av ersättning om den inte fått en prestation som motsvarar vad som förväntas.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket anger i avtalet att JNB är en del av avtalet. Det finns delar i JNB som har grundar sig på såväl direktiv som järnvägslagen beträffande avgifter och tjänster. Svensk Kollektivtrafiks fråga kring avgifter och tjänster är intressant då vi arbetar för att förbättra våra tjänster. Trafikverket erbjuder istället för ett kort svar på en komplex fråga ett möte där frågor kring tjänster och avgifter kan utvecklas och besvaras mer precist.*

### **Yttrande från Västtrafik AB**

Synpunkter på allmänna avtalsvillkor

Västtrafik bär stora kostnader årligen på grund av störningar i tågtrafiken som orsakas av brister i infrastrukturen. Det handlar till stor del om kostnader och ersättningar enligt EG-förordningen (1371/2007) om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, t.ex. kostnader för ersättningstrafik och förseningsersättning till kunder.

### **Trafikverkets kommentar**

*Det pågår ett lagstiftningsarbete som bl.a. berör frågan om regressrätt mellan transportör och infrastrukturförvaltare för förseningar på inrikes passagerartransporter. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet.*

## **Avsnitt 7.5.2 - Informera vid avvikelser och fel**

### **Yttrande från Svenska Kollektivtrafik**

Ny lagstiftning

Underhandskontakter med justitiedepartementet och civilutskottet visar att en ny lagstiftning för regionala resenärsrättigheter (för tåglinjer upp till 15 mil) kommer att träda ikraft i april 2016. Detta kommer få konsekvenser för tågtrafiken och vad som är en försening. Bland annat kommer en tre dagarsregel föras in som innebär att trafikföretaget har fullt ansvar för alla förseningar som flaggas kortare än 72

2015-12-10

Ärendenr: TRV 2015/52378

Projektnr:

timmar före avresa. All förseningar som kan förmodas bli längre än 20 minuter kommer att utlösa rättigheter för resenärer att bland annat äska ersättning för taxiutlägg upp till 1100 kr/resa/resenär. Avslutningsvis stärks kravet på att ge information kring prognoser m.m till resenär. Branschen har därför ett stort intresse i att så snart möjligt tillsammans med Trafikverket göra en konsekvensanalys rörande detta. Vi ser att det kommer påverka tex (7.5.2 informera om avvikelser och fel).

#### **Trafikverkets kommentar**

*Regeringen har lämnat en proposition rörande rättigheter för kollektivtrafikresenärer. Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer får konsekvenser för aktörerna på olika sätt. Svensk Kollektivtrafik ser behov en gemensam konsekvensanalys. Trafikverket kan delta i en analys tillsammans med branschen om riksdagen beslutar i linje med regeringens proposition.*

### **Bilaga 7 C - Rutiner vid skadereglering**

#### **Yttrande från SJ AB**

Bilaga 7.C - Rutiner vid skadereglering, avsnitt 1.7.1

Rörande tillägget i första stycket "Överenskommelse ska vara underskriven senast tio arbetsdagar efter att överenskommelsen gjorts ber SJ om vissa förtydliganden:

1. Vilka formella krav ställs på den som undertecknar protokollet?
  2. Vad händer om överenskommelsen inte är undertecknad inom tidsfristen? Det bör framgå om frågan ska omförhandlas eller om TrV anser kravet förfallet trots att preskriptionstiden i 1.8, Preskription, inte är uppnådd.
  3. Vad händer för de fall där överenskommelsen undertecknas dag 11 eller senare? För denna fråga ska förstås att parterna är överens, men sena?
- Om svaret på vad som händer om undertecknande av överenskommelse sker utanför tidsfristen, 10 dagar, är att överenskommelsen innehålls bör skrivningen om tidsfrist tas bort. Punkten 1.8, Preskription, finns i samrådsutgåvan för JNB 2017 kvar som bortre gräns.

Trafikverket ombeds även beskriva varför denna ändring görs, vilken är bakgrunden och vilket effektmål som förväntas uppnås.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket syfte med förändringen är i första hand att förtydliga den inarbetade rutin man redan har då den är en del i avtalet och säkerställa att parternas kontaktpersoner har kännedom om och respekterar den. Målet är att alla regleringar hanteras i tid med rätt kontaktpersoner och att utfallet blir korrekt. Rutinen fungerar i stort bra och man ska inte koppla detta till preskription eller formella krav på individer utan att de som ska hantera dessa frågor finns angivna i avtalets kontaktbilaga.*