

## REDOVISNING

2015-04-09

Ärenden: TRV 2014/919



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

**Eva Bylander, PLtat**

Direkt: 010-123 14 30  
Mobil:

Diariet  
Enligt sändlista

### **Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 3 del 1 av 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2016**

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2016 och Trafikverkets respons på dessa.

Jennica Sjöstedt  
Chef Trafik, Affärsutveckling

## SÄNDLISTA

Green Cargo AB  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 3 del 1 av 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2016.....	1
Sändlista .....	2
Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar .....	3
1.2 – Förplanerade tider i spår för banunderhåll .....	3
1.2.4 Underhållskontrakt Norra stambanan .....	3
Yttrande från Green Cargo AB.....	3
Trafikverkets webbsida – Trafikverket.se, Järnvägsnätsbeskrivning 2016.....	5
Övriga dokument .....	5
Dokumentet – Mall för tåglägeskanaler M T16, har uppdaterats. ....	5
Yttrande från Green Cargo AB.....	5

## Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar

### 1.2 – Förplanerade tider i spår för banunderhåll

#### 1.2.4 Underhållskontrakt Norra stambanan

#### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

##### Bakgrund

Järnvägsföretagen framförde allvarlig kritik mot det förslag om servicefönster på Norra Stambanan som fanns i remissutgåvan till JNB 2016. Kritik riktades inte mot tid som skulle bokas för planerat banunderhåll, utan mot att banan skulle stängas långa sträckor utan att banunderhåll utförs. Med andra ord, den tunga kritiken riktades mot planerad överbokning av bankapacitet. Trafikverket ignorerade järnvägsföretagens invändningar.

Efter fastställd JNB har även berörda kommuner och regioner engagerat sig med skrivelser, möten och uppvaktning av riksdagsledamöter och näringsdepartement. Järnvägsföretagen har vidhållit sin kritik från före fastställd JNB. Även branschföreningen Tågoperatörerna har framfört skarp kritik mot principen att medvetet överboka bankapacitet. Trafikverket lovade att se över förslaget och har nu presenterat ett samrådsunderlag inför ändring av JNB.

##### Förbättringar

Trafikverket inför en lika liten som självklar ändring när man anger dagalternativen enligt trafikeringskalendern istället för kökskalendern. Det är en förbättring om än väldigt liten, knappt mätbar. Överbokningen av kapacitet är fortfarande mycket stor. När det gäller det totala behovet, inklusive reduceringar under vinter- och semesterperiod, har ingen självvransakan och revidering gjorts.

##### Status quo

Trafikverket delar upp den dryga 200 km långa sträckan Ramsjö-Gävle i sex delar istället för två. På sträckan Ockelbo-Gävle flyttas avstängningen från dag till natt. På Norra Stambanans dryga 170 km långa sträcka förskjuts tiden framåt cirka 1,5 tim. De enskilda delarna ligger dessutom förskjutna i förhållande till varandra med några minuter. För långväga trafik är förslaget därmed lika dåligt som tidigare. Trafikverket varken beaktar eller kommenterar branschens massiva kritik mot överbokning av arbetstid. Banan kommer att vara stängd två timmar från Ramsjö till Ockelbo måndag till fredag varje vecka vare sig arbete utförs på hela sträckan eller ej. Att de olika delarna är något förskjutna i förhållande till varandra har ingen betydelse utan är snarare obegripligt med tanke på att Trafikverket ännu inte har sett järnvägsföretagens behov av kapacitet för 2016.

Utöver servicefönstren ligger tydligen de så kallade banarbetsveckorna kvar med fördubblad bokad tid jämfört med 2015.

### **Överbokning av bankapacitet**

Trafikverket har uppmärksammat att vissa järnvägsföretag har satt i system att överboka kapacitet i sina ansökningar. Syftet med överbokning kan vara att öka sin konkurrenskraft mot övriga transportbolag. I takt med att kapaciteten på infrastrukturen utnyttjas i allt högre grad så blir de negativa effekterna av fenomenet överbokning tydliga. Trafikverket har därför infört en straffavgift (bokningsavgift) avsedd att träffa de järnvägsföretag som medvetet överbokar i sina ansökningar och sedan inte avbeställer överflödigt kapacitet förrän den i praktiken är oanvändbar för övriga.

Green Cargo är eniga med Trafikverket i principfrågan. Medvetna, systematiska överbokningar av kapacitet är skadliga för järnvägssektorn och bör på lämpligt sätt motarbetas. Tyvärr måste vi påpeka att överbokningar är lika skadliga vem det än är som sätter dem i system. Vi ser också att medan järnvägsföretagen blir straffade ekonomiskt så har Trafikverket undvikit att skapa incitament för att avhålla sig självt från att överboka.

### **Planering**

Det handlar om planerat underhåll. Planera betyder att man i förväg upprättar en handlingsplan och scheman. Om underhållet är planerat vet man i förväg vad som ska göras, var och när. Att stänga av en hel bandel för att löpande kunna välja var man ska arbeta tyder på dålig planering. Green Cargo accepterar inte att järnvägsföretagens verksamhet offras därför att Trafikverket inte klarar av att planera.

### **JNB**

Det är inte lämpligt att använda JNB som plats för att "testa" järnvägssektorns intressenters reaktioner på nya arbetssätt. JNB status devalveras om Trafikverket redan från början har för avsikt att ändra uppgifterna i efterföljande process. Som en följd av Trafikverkets sätt att hantera JNB kommer Green Cargo inte att kunna ta hänsyn till banarbeten presenterade i JNB i vår ansökan om kapacitet 2016.

### **Summering**

- Green Cargo är inte eniga med Trafikverket angående servicefönster i JNB 2016.
- Om inte servicefönster plockas ur JNB och överförs till ordinarie process, kommer Green Cargo inte att kunna ta hänsyn till banarbeten i sin ansökan till T16.
- Om Trafikverket inte klarar av att planera sitt planerade underhåll så måste det problemet lösas på annat sätt än att stänga en hel bandel. Förslagsvis genom avropningsbara tider, där ordinarie och ad hoc tåglägen kan passera normalt. Tiderna avropas en viss tid i förväg när arbete ska utföras på den platsen. På det sättet behöver tågen anpassas enbart när arbete utförs.

### **Trafikverkets kommentar:**

*Det är Trafikverkets målsättning att planera underhållet av järnvägsanläggningen så långt det går. I många fall är underhållsåtgärderna dock sådana att de inte går att planera med en så stor framförhållning som tågplaneprocessen kräver. Främst rör det då fel på anläggningen som upptäcks vid besiktning och som måste åtgärdas i innevarande tågplan. En mycket stor del av servicefönstren kommer att användas till denna typ av åtgärder.*

2014-04-09  
Ärendenr: TRV 2014/919

*Till det kommer ett behov hos Trafikverket av att kunna göra omplanering av underhållsinsatserna. Om en banarbetstid av oförutsedd anledning inte har kunnat nyttjas, måste en ny tid finnas att tillgå inom en relativt snar framtid.*

*Kraven på Trafikverkets planering bör vara högt ställda, och Green Cargos påpekande om detta noteras nog. Men Trafikverket gör ändå bedömningen att ett ganska stort mått av flexibilitet är nödvändigt för att kunna utföra ett hållbart underhåll. Denna flexibilitet bör dock rymmas inom tydligt angivna ramar. Därför servicefönster.*

*Trafikverket har här tydliggjort trafikeringsdagar servicefönstren ska nyttjas, något som tidigare efterfrågats.*

*Servicefönstret Gävle – Ockelbo har förlagts till nattetid för att främja pendlingen dagtid inom området.*

*Green Cargo har helt rätt i att Trafikverket idag inte sett järnvägsföretagens behov av kapacitet för 2016. Servicefönstren har delats upp på sex olika delar och anpassats efter fiktiva gränståg för att minska trafikpåverkan. Tiderna för varje del är framtagna utefter erfarenheter av hur tågplanen sett ut historiskt.*

## **Trafikverkets webbsida – Trafikverket.se, Järnvägsnätsbeskrivning 2016**

### **Övriga dokument**

**Dokumentet – Mall för tåglägeskanaler M T16, har uppdaterats.**

### **YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

#### **Generellt:**

Green Cargo anser att tabellen skall innehålla för vilken STH läget är byggt då det är viktig egenskap.

#### **Läge 15b:**

Green Cargo anser att läget innehåller alldeles för mycket skogstid. Läget tar 126 min och 52 min är ren skogstid + start-/stoptillägg. Green Cargo tycker förslaget i tidigare version läge 39b som är acceptabelt om det är STH 80

#### **Läge 18a:**

2014-04-09  
Ärendenr: TRV 2014/919

Green Cargo anser att man borde göra ett "18b" med STH 90 Mgb-Hm då det endast är ett fåtal godståg med moderna vagnar som kan hålla STH 100 med gällande bromstalstabell i Sverige.

**Läge 37:**

Green Cargo anser att läget borde göras körbart för STH 90 då det endast är ett fåtal godståg med moderna vagnar som kan hålla STH 100 med gällande bromstalstabell i Sverige.

**Trafikverkets kommentar:**

*Uppgift om vilken sth som tågläget är konstruerat framgår av en nyare version av tåglägeskanalerna och som kommer att publiceras på JNB webben.*

*De enskilda lägena som passar för godståg har förändrats en del de senaste veckorna och kommer att framgå av senaste versionen. Den nya versionen innehåller två godstågslägen Hässleholm- Malmö Gbg i vardera riktningen för sth 100 km/h. Ett av lägena i vardera riktningen har en variant för 90 km/h. dvs. samma tid som 100- läget på Malmö Gbg men annan tid i Hässleholm. Ytterligare lägen för sth 90 liksom lägen för sth 80, bedömer vi inte kan skapas i planen. Däremot kan vissa timmar lösningar utöver det som framgår i trångsektorsplanen hittas tack vare att alla tåglägen inte utnyttjas alla timmar. Exempelvis kommer inga långväga persontåg norrifrån under morgontimmarna, vilket ger extra möjligheter att hitta godstågslägen.*