

REDOVISNING

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Eva Bylander, Ska
Kundnära tjänster

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2016

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2016 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

e.u.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans Stenbacka'.

Hans Stenbacka
st Chef Planering Trafik

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Sändlista

Hector Rail AB
Mälardalstrafik AB
MTR Nordic AB
SJ AB
X-trafik/Landstinget Gävleborg
LKAB Malmtrafik AB
Real Rail AB
Stockholms läns landsting
Svenska Tågkompaniet AB
Green Cargo AB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar,.....	1
Samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2016	1
Sändlista	2
Allmänna yttranden	7
Yttrande från AB Östgötatrafiken	7
Yttrande från INAB, Infrastruktur i Umeå AB	7
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	7
Yttrande från MTR Nordic AB.....	7
Yttrande från Real Rail AB	8
Yttrande från Green Cargo AB.....	8
Trafikverkets kommentar	8
Kapitel 1, Allmän information.....	9
Avsnitt 1.9 - Godskorridor	9
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	9
Trafikverkets kommentar	9
Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering	9
Avsnitt 2.3.1 - Ramavtal.....	9
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	9
Yttrande från MTR Nordic AB.....	9
Trafikverkets kommentar	9
Yttrande från SJ AB	10
Yttrande från Green Cargo AB.....	10
Trafikverkets kommentar	10
Avsnitt 2.7.1 - Kommunikationssystem GSM-R.....	11
Yttrande från SJ AB	11
Trafikverkets kommentar	11
Bilaga 2.1 - Uppgifter före tågs avgång	11

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	11
Trafikverkets kommentar	11
Kapitel 3, Infrastruktur	12
Avsnitt 3.2.3 - Övriga upplysningar om järnvägsnätet	12
Yttrande från SJ AB	12
Trafikverkets kommentar	12
Avsnitt 3.3.3 - Trafikerings- och kommunikationssystem	12
Yttrande från SJ AB	12
Trafikverkets kommentar	12
Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner	12
Yttrande från Green Cargo AB.....	12
Trafikverkets kommentar	13
Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur	13
Yttrande från Green Cargo AB.....	13
Trafikverkets kommentar	13
Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet	13
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	13
Yttrande från SJ AB	13
Yttrande från Stockholms läns landsting.....	14
Trafikverkets kommentar	14
Yttrande från Green Cargo AB.....	14
Trafikverkets kommentar	15
Avsnitt 3.6.3 – Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar	15
Yttrande från Green Cargo AB.....	15
Trafikverkets kommentar	16
Avsnitt 3.7 – Planerad utveckling av infrastrukturen.....	16
Yttrande från Green Cargo AB.....	16
Trafikverkets kommentar	17
Bilaga 3.1 - Tillgänglig infrastruktur och tjänster på sidospår	18
Yttrande från SJ AB	18
Trafikverkets kommentar	18
Yttrande från Green Cargo AB.....	18
Trafikverkets kommentar	18
Bilaga 3.2 - PSB	18
Yttrande från SJ	18
Yttrande från Real Rail AB	18
Trafikverkets kommentar	19
Bilaga 3.5 - Sth o Mh per sträcka	19
Yttrande från MTR Nordic AB.....	19
Trafikverkets kommentar	19
Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet	20
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	20
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från SJ AB	20
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från Green Cargo AB.....	20
Trafikverkets kommentar	20

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

Avsnitt 4.2.2 – Ad hoc - ansökan	21
Yttrande från Green Cargo AB.....	21
Avsnitt 4.2.3 – Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc).....	21
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	21
Trafikverkets kommentar	21
Avsnitt 4.4.3 – Överbelastad infrastruktur: def., prioriteringskriterier och process	21
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	21
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tågläge	22
Yttrande från SJ AB	22
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 4.6.2 – Återtagande av tilldelad tjänst.....	22
Yttrande från MTR Nordic AB.....	22
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 4.8 – Särskilda åtgärder vid störningar	23
Yttrande från SJ AB	23
Trafikverkets kommentar	23
Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler.....	23
Yttrande från SJ AB	23
Trafikverkets kommentar:	23
Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier.....	23
Yttrande från MTR Nordic AB.....	23
Trafikverkets kommentar	24
Yttrande från MTR Nordic AB.....	24
Trafikverkets kommentar	24
Yttrande från MTR Nordic AB.....	24
Trafikverkets kommentar	24
Yttrande från MTR Nordic AB.....	24
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från MTR Nordic AB.....	25
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från SJ AB	25
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från SJ AB	26
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från SJ AB	26
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Stockholms läns landsting.....	27
Trafikverkets kommentar	27
Yttrande från Stockholms läns landsting.....	27
Trafikverkets kommentar	27
Bilaga 4.3 - Trafikkalender	27
Yttrande från Green Cargo AB.....	27
Trafikverkets kommentar	28
Bilaga 4.4 - Kapacitetsförutsättningar.....	28
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	28

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

Yttrande från Stockholms läns landsting.....	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från X-trafik/Landstinget Gävleborg	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från SJ AB	29
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från Green Cargo AB.....	30
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	31
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Real Rail AB	33
Trafikverkets kommentar	34
Kapitel 5, Tjänster.....	35
Avsnitt 5.2.1 - Tågläge för persontrafik	35
Yttrande från SJ AB	35
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 5.4.3 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	35
Yttrande från Green Cargo AB.....	35
Trafikverkets kommentar	36
Bilaga 5.2 – SLA Trafikinformation.....	36
Yttrande från SJ AB	36
Trafikverkets kommentar	37
Kapitel 6, Avgifter	38
Avsnitt 6.1.1 – Minimipaketet av tillträdestjänster.....	38
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	38
Yttrande från SJ AB	38
Yttrande från Hector Rail AB	39
Yttrande från MTR Nordic AB.....	40
Yttrande från Green Cargo AB.....	40
Yttrande från LKAB Malmtrafik AB.....	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 6.3.4 – Tilläggstjänster	43
Yttrande från Green Cargo AB.....	43
Trafikverkets kommentar	44
Avsnitt 6.4.1 – Bokningsavgift	44
Yttrande från Green Cargo AB.....	44
Trafikverkets kommentar	45
Avsnitt 6.5 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	45
Yttrande från Hector Rail AB	45
Trafikverkets kommentar	46
Bilaga 6.1 – Tåglägesavgift, passageavgift och emissioner.....	46
Yttrande från Real Rail AB	46
Trafikverkets kommentar	46
Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter	46
Yttrande från SJ AB	46
Yttrande från Real Rail AB	46
Trafikverkets kommentar	47

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	48
Yttrande från SJ AB	48
Trafikverkets kommentar	48
Planerade större banarbeten, PSB	49

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Allmänna yttranden

Yttrande från AB Östgotatrafiken

AB ÖstgötaTrafiken har tagit del av JNB 2016 samt bilagor. Vi har inget att invända på JNB 2016 innehåll.

Yttrande från INAB, Infrastruktur i Umeå AB

INAB genom undertecknad, har tagit del av samråd om järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2016. INAB har inga anmärkningar eller synpunkter på dessa samrådshandlingar för Järnvägsnätsbeskrivning 2016.

Yttrande från Mälardalstrafik AB

MÄLAB lämnar härmed svar på samrådsutgåvan från 28 september.

MÄLAB ägs av RKM i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. MÄLAB är Trafikorganisations 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.

JNB är ett omfattande regelverk och det vore önskvärt om viktigare förändringar i JNB mellan åren kunde markeras i dokumentet.

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 MTR Nordic AB

MTR är en ny aktör i en nyligen omreglerad marknad. För att intentionerna med den beslutade omregleringen av persontågsmarknaden ska kunna uppnås finns det två nödvändiga förutsättningar. Dels att systemet ger stabilitet och tydliga förutsättningar på lång sikt, dels att förutsättningar ges till konkurrens på likvärdiga och sunda villkor. Trafikverket är en av de allra viktigaste instanserna för att säkerställa detta.

Vi upplever kontakterna med Trafikverket som generellt positiva och konstruktiva, men vi oroas över Trafikverkets otydlighet kring vilka långsiktiga spelregler som ska gälla inte minst vad gäller tåglägesfördelningen. Vi oroas också av att det i processen för både T2014 och T2015 funnits tydliga indikationer i förslagen på tåglägesfördelning att den tidigare monopolaktören otillbörligt gynnas i fråga om att man får mindre tidspåslag än övriga aktörer. Det leder till att vi tvingas till fler tvister, vars utfall blir ännu mer osäkert utifrån den planerade förändring av FX-

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

tågs ekonomiska värde som Trafikverket aviserar. Som vi tidigare påpekat anser vi att Trafikverket självt måste ha en intern kontrollfunktion för att säkra konkurrensneutralitet i dessa processer. Transportstyrelsens marknadsövervakande roll omfattar inte operativa kontroller av typen som behövs i den årliga processen för kapacitetstilldelning. Vi som operatör ska inte behöva göra dessa analyser själva vilket är fallet idag.

I det följande ges MTR:s mer specifika kommentarer på JNB2016. Kommentarer ges av MTR Express, som på uppdrag av tillståndsinnehavaren MTR Nordic AB driver MTR:s kommersiella tågtrafik i Sverige.

Yttrande från Real Rail AB

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 helt ERTMS genomgång som mer än bör vara med på genomgång på en järnvägsnätbeskrivning JNB. Ett samlat grepp om all IT utveckling inom Trafikverket påverkar också JF och bör också i ett ej för detaljerat språk.

Yttrande från Green Cargo AB

Trafikverkets oförmåga att leverera körplaner enligt adhoc-processen har stor påverkan på Green Cargos verksamhet i många led såväl inom produktion som gentemot kund. Trafikverkets oförmåga att fakturera korrekt för dagens tjänster har inneburit en kraftigt ökad administration. Det är vi som järnvägsföretag som måste granska fakturorna för att sedan bestrida det som är felaktigt. Infrastrukturens status och skick är fortsatt mycket bristfällig vilket leder till försämrad punktlighet, trafikavbrott, sänkt banstandard ex Boden – Bastuträsk. Trots detta fortsätter Trafikverket att höja banavgifterna vilket får anses anmärkningsvärt. Sammanfattningsvis blir 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. Vi anser att Trafikverket lyhördhet för marknadens kritik borde vara bättre och hoppas genom detta remissvar få gehör för våra synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående yttranden innehåller synpunkter som kan kopplas till kommande arbete vilket vi tacksamt tar till oss. Andra är av sammanfattande och inledande karaktär och besvaras under respektive avsnitt.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 1, Allmän information

Avsnitt 1.9 - Godskorridor

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

Godskorridoren ScanMed RFC ska vara igång nov. 2015 och planera förplanerade tåglägen inför tidtabell 2017. De förplanerade tåglägena kommer att ta hänsyn till befintlig trafik, inklusive persontrafik. Därför ser vi inte några direkta konsekvenser för övrig trafik än det normala arbetet med den årliga tidtabelleplaneringen.

Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering

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 MTR Nordic AB

För att ytterligare skapa långsiktighet ser vi positivt på att processen om ramavtal för tilldelad kapacitet åter aktiveras. Vi ser avtal om tre-fem år som ett lämpligt tidsspänn för att även säkra flexibilitet för att kunna möta förändrade resenärsvolymerna. Nuvarande årsvisa process driver också betydande resurser för oss och andra aktörer. Det är resurser som istället skulle kunna läggas på ett gemensamt arbete för att öka robustheten i systemet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit fram en modell och process som ger möjlighet att teckna fleråriga ramavtal, dock utan garantier om kapacitet. Branschföreningarna var negativa till detta. Trafikverket beslutade att stoppa fortsatt utveckling.

EU-kommissionen utvecklar nu kompletterade regler för ramavtal, inom ramen för SERA-direktivet, som kommer att innebära nya förutsättningar vid tillämpning av ramavtal. Ramavtalets modell och process behöver utvecklas med hänsyn till nya EU-regler. Om ramavtalets ställning ska stärkas krävs också ändring av nationell lagstiftning. Trafikverket följer denna utveckling och kommer att återta arbetet med utveckling av modell och process när förutsättningarna är klara.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Yttrande från SJ AB

Samrådsutgåvan för JNB 2016 förklarar att Trafikverket för närvarande inte tecknar ramavtal. Dock vill SJ titta på konsekvenserna av s.k. medfinansieringsavtal. Vår fråga är om det i dessa avtal är utlovat kapacitet i form av antal tåglägen/timme eller något liknande? Medfinansieringsavtal finns mellan Trafikverket och andra parter för t ex:

- Burlöv pendlarstation inklusive Pågatåg Nordost
- Södra stambanan Flackarp - Arlöv
- Västkustbanan (delen Ängelholm - Maria)
- Trelleborgsbanan (möjliggöra pendeltågstrafik)
- Medfinansiering av Citybanan
- LKAB

Framför allt är etableringen av Pågatåg Nordost längs stambanan ett sådant projekt som försvårar och begränsar för den kommersiella trafiken.

Om så är fallet är dessa avtal att likna med ramavtal och utlovad kapacitet skall då beskrivas i JNB är SJ:s uppfattning.

Yttrande från Green Cargo AB

Trafikverket tecknar inga ramavtal framgår av texten.

Men frågan är om Trafikverket har andra avtal som tangerar ramavtalens syfte? Green Cargo vet att Trafikverket har tecknat ett tjugotal s.k. medfinansieringsavtal. Vår fråga är om det i dessa avtal är utlovat kapacitet i form av antal tåglägen/timme eller något liknande? Om så är fallet är dessa avtal att likna med ramavtal och utlovad kapacitet skall då beskrivas i JNB är Green Cargo uppfattning.

Medfinansieringsavtal finns mellan Trafikverket och andra parter för t ex:

- Burlöv pendlarstation inklusive Pågatåg Nordost
- Södra stambanan Flackarp – Arlöv
- Västkustbanan (delen Ängelholm – Maria)
- Trelleborgsbanan (möjliggöra pendeltågstrafik)
- Medfinansiering av Citybanan
- LKAB
- mfl

Trafikverkets kommentar

Utgångspunkten för att teckna avtal om medfinansiering, dvs. bidrag från t.ex. kommuner till statlig infrastruktur baseras på medfinansiärens och samhällets nytta av aktuella åtgärder. Syfte är att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet och bredda den finansiella basen för sådana lösningar. Generella förutsättningar för medfinansiering är bland annat att medfinansiären inte ska ges särskilda prioriteringar i transportsystemet och avtalet ska alltid villkoras med att det föreligger nödvändiga beslut från riksdagen och regeringen samt att Trafikverket erhåller nödvändiga bemyndiganden, tillstånd och lagakraftvunna fastställelsebeslut.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Avsnitt 2.7.1 - Kommunikationssystem GSM-R

Yttrande från SJ AB

I avsnittet hänvisas till Transportstyrelsens vägledning för GSM-R-installationer i fordon. Denna vägledning hänvisar till TSD samt standarden El RENE. Trafikverket har dock rekommenderat att fordonens GSM-R-utrustningen uppfyller ytterligare krav och utrustas med särskilda skydd för att säkerställa fullgod kommunikation. Ställs sådana krav, och hur är dessa i så fall formulerade?

Trafikverkets kommentar

I denna fråga hänvisar Trafikverket till avvikelsemeddelande nummer 2 för JNB 2016.

Bilaga 2.1 - Uppgifter före tågs avgång

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

2 Uppgifter

Två av de uppgifter som ska lämnas före tågs avgång är helt meningslösa eftersom TRV enbart accepterar att fakturera den part som har TRAV-avtal för tågläget.

Dessa uppgifter är:

- Betalningsansvarig
- Betalningsansvarig för drivmotorström

Det bör i stället finnas angivet att den som har TRAV-avtal för ett visst tågläge också har betalningsansvaret för dessa två punkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket håller på att se över vilken information som ska finnas i bilaga 2.1. När översynen är gjord kommer bilagan att uppdateras.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 3, Infrastruktur

Avsnitt 3.2.3 - Övriga upplysningar om järnvägsnätet

Yttrande från SJ AB

I avsnittet anges större förändringar i infrastrukturen. Vad vi kan se innebär det att ytterligare driftsättning av banor med ERTMS inte kommer att göras under 2016. Vi ber Trafikverket bekräfta detta.

Trafikverkets kommentar

Under 2016 kommer inga nya banor att driftsättas med ERTMS. Uppdatering av mark programvaran kan komma att ske inom Baseline nivån.

Avsnitt 3.3.3 - Trafikerings- och kommunikationssystem

Yttrande från SJ AB

3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem (även 2.1.4 Krav på ETCS-utrustning)

I avsnitten anges krav att fordon ska vara utrustade med ETCS för trafik på vissa sträckor. ERTMS och ETCS finns i ett flertal olika versioner och kompatibilitet saknas mellan flertalet av dessa versioner. Vi ber Trafikverket ange vilken version som avses för T16. Vidare ber vi Trafikverket ange hur versionshantering ska gå till och hur denna kommuniceras till järnvägsföretagen.

Trafikverkets kommentar

För T16 kommer version ERTMS 2.3.0d att gälla. Vid större versionsförändringar och vid införande av ETCS på nya banor erbjuder JNB inte tillräcklig framförhållning och kommer därför att kommuniceras på annat sätt.

Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner

Yttrande från Green Cargo AB

Som vi tidigare vid ett flertal tillfällen påpekat ska inte Statens spår-anläggningar 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 transparenta och sedan omförhandlas.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

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.

Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur

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

Banan kommer att användas för omledning av trafik under T15 då man byter spår på sträckan Teckomatorp – Kävlinge. Under T16 kommer den att vara avstängd under en ganska lång period för upprustning. När den är klar blir det sth 160 km/h och STAX 25 på hela sträckan.

Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet

Yttrande från Mälardalstrafik AB

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Under 2016 pågår en mängd olika arbeten i järnvägsanläggningen för underhåll och investeringar vilket i grunden är positivt men trafikstörningarna får konsekvenser för resenärer och trafikutövare. Det är viktigt att det sker en omfattande samordning mellan Trafikverket som beställare, Trafikverkets entreprenörer samt trafikutövarna så att avstängningarnas omfattning inte blir större än det nödvändiga behovet samt att samordning sker mellan de olika arbetenas avstängningsperioder så att möjligheten att ordna bra ersättningstrafik inte försvåras.

Yttrande från SJ AB

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

1. Trafikstopp om sex dygn vid Skutskär anser SJ vara väl långt.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

2. Ådalsbanan, ett antal trafikstopp Sundsvall - Västerasby
p g a ERTMS-uppgraderingar, tidsomfattning saknas.

Punkt 1 och 2 ovan lär ju konkretiseras i banarbetsplanen, finns omständigheterna vi nämner här kvar då så kommer vi bemöta dem då.

Yttrande från Stockholms läns landsting

Ett antal av de uppräknade arbetena som kan föranleda större trafikstörningar och hastighetsnedsättningar berör Stockholmsområdet. Till exempel "Åtgärds paket Stockholm/Mälardalen – nya spår genom Stockholm; kontaktledningsfundament i spår, Getingmidjan; Stockholms central – Solna, spårbyte ballastrening. Det är viktigt att dessa arbeten samordnas så att avstängningar nyttjas maximalt och så att inte antalet samtidiga avstängningar orsakar onödigt stora trafikstörningar. Det måste också vara möjligt att anordna en acceptabel ersättningstrafik, både med avseende på möjligheten att angöra bytespunkterna med bussar i tillräcklig mängd och att det totala behovet av ersättningstrafik vid en viss tidpunkt inte överstiger vad som kan mobiliseras.

Vi vill i detta sammanhang också påpeka att det är viktigt att Trafikverket kontrollerar att arbeten som föranleder stora trafikstörningar inte sammanfaller med evenemang som ställer extra stora krav på en fungerande kollektivtrafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar kontinuerligt med koordinering av behovet av banarbeten. Banarbetena ska vara koordinerade så att trafiken drabbas så lite som möjligt. Järnvägsföretagen ska kunna planera sin trafik med god framförhållning och avtalen med våra kunder ska vara tydliga.

Yttrande från Green Cargo AB

Antalet PSB har gått ner från 61 st i T15 till mer hanterbara 25 st i T16 vilket är bra. Mindre bra är att JNB 2016 innehåller servicefönster på både Södra och Norra Stambanan. Sammantaget innebär det att tidtabellkonstruktörernas arbete blir ännu svårare än tidigare. Alla fasta förutsättningar (begränsningar) i JNB gör kapacitetsfördelningen mer komplicerad i tidtabellsprocessen. 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 ad hoc som följd. Vi anser att det är ett rimligt krav att Trafikverket får ordning på sin kapacitetstilldelningsprocess som den sett ut hittills, innan man försvårar konstruktörernas arbete ytterligare med fasta förutsättningar i form av servicefönster i JNB.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

Godstrafiken har som sagt aldrig fått ett färdigt förslag till ny tågplan att ta ställning till i tilldelningsprocessen. Namnbytet från ”förslag till ny tågplan” till ”utkast” ses säkert av vissa som ett konstruktivt sätt att lösa det problemet. 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.
- Ett bättre verktyg till hjälp åt tidtabellskonstruktörerna.
- Servicefönster flyttas från JNB till ordinarie tilldelningsprocess.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har som mål att ha mest 25 stycken PSB angivna i JNB. Vilket motsvarar fem PSB per region. Denna mängd är avvägd för att kunna hanteras i tågplaneprocessen.

Trafikverket arbetar med att ta fram ett nytt IT-stöd för tågplaneprocessen.

Servicefönster anges i JNB då det är en förutsättning för hur kapacitet kan fördelas till sökande. Detta är således en förutsättning för Trafikverkets trafikplanerare som beaktas.

Avsnitt 3.6.3 – Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar

Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo ser med stor oro på att Trafikverket slopar en mängd sidospår vid bangårdar på driftplatser utmed svenskt järnvägsnät, detta förfarande vid t.ex. anläggning av olika resecentrum m.m. kommer vid ansökan om tidtabeller från trafikutövarna för tåg som framförs med lägre hastighet än de fordon som framförs med högst hastighet vara kapacitetssänkande. Det är indirekt en kapacitetshämmande åtgärd vilket innebär att det alltså inte finnas möjlighet att förbigå långsamtgående trafik mer än på enstaka driftplatser med väldigt långa avstånd mellan dessa, Green Cargo AB efterlyser en plan över hur Trafikverket tänker agera vid kraftigare störningar på trafiken där det är av största vikt att man vid åter upptagen trafik kan prioritera efter kriterier. Med avsikt att undvika sidospår med kapacitet för uppställning så kommer samtlig trafik hänvisas till att stanna på linjen och då har man omöjliggjort en prioriterad uppstart av trafiken efter ett avbrott.

Här kan nämnas att Trafikverkets förstudie över godsstråket genom Bergslagen föreslår att ett antal driftplatser byggs om till trespårsstationer för att öka kapaciteten och robustheten i systemet, samtidigt som Trafikverket fortsätter att riva tredje spåret vid upprustning av driftplatser på exempelvis den hårt belastade Malmbanan.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Angående Malmbanan:

Att Trafikverket river det så kallade tredjespåret vid upprustning av driftplatser verkar vara ett missförstånd. Tvärt om, anläggs och planeras det för ytterligare tredjespår på ett flera platser längs Malmbanan i samband med bangårdsförlängningar.

Angående uppställning på "tågspår":

Detta anges i bilaga 3.1 där det framgår om uppställningen avser sidospår, vilket det gör i de flesta fall. I några fall tillåts uppställning även på huvudspår ("tågspår" enligt gamla Säkerhetsförordningen).

Trafikverket bedömer i varige enskild situation/händelse hur trafiken ska återgå till planerad trafik efter kraftiga störningar.

Avsnitt 3.7 – Planerad utveckling av infrastrukturen

Yttrande från Green Cargo AB

Det är av yttersta vikt att identifiera flaskhalsar i systemet och prioritera åtgärdandet av dessa. Om kapacitetshöjande åtgärder utförs i fel ordning uppstår samhällsekonomiska kostnader genom att nyttorna inte kan räknas hem som planerat. Green Cargo vill därför att dessa sedan länge planerade och försenade projekt färdigställs tidigare än vad som anges i nationell plan:

- Dubbelspår hela sträckan Hallsberg-Mjölby
- Dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs hamn.
- Ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren.
- Fyrspår Malmö-Lund.
- Kapacitetsproblem norr om Lund och i Göteborgsområdet bör också vara utmaningar som står högt på prioriteringslistan för åtgärder.

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

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

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. Investeringar för ökad kapacitet och bärighet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren är också av högsta vikt för att klara volymerna till och från Skandinavien största hamn i ett läge när trängseln på Västra stambanan inte kan beskrivas på annat sätt än som allt mer ansträngd.

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 över 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 omleda 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

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 den 8 april i år, och Trafikverkets uppdrag är sedan att genomföra

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

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.

Bilaga 3.1 - Tillgänglig infrastruktur och tjänster på sidospår

Yttrande från SJ AB

Bilaga 3.1

Uppställningsspår på Sävenäs koloniområde saknas, återfinns varken under kommande ändringar eller under uppställning. SJ utgick från att detta skulle beskrivas och ber om en kommentar rörande dessa spår.

Stenkullen (Sn) tillförs i tabellen för "Kommande ändringar"

Trafikverkets kommentar

Uppställning Sävenäs:

Uppgifterna om de nya uppställningsspåren har inarbetats i bilaga 3.1

Stenkullen: Planerad ibruktagning är i december 2016, d v s till JNB 2017

Yttrande från Green Cargo AB

Bilaga 3.1 Lastplatser, Uppställning

Trafikverkets bilaga 3.1 innehåller ofullständiga uppgifter som ställer till problem för planering och produktion samt felaktig fakturering.

Trafikverkets kommentar

Bilaga 3.1 – Lastplatser innehåller rekommenderade uppställningsplatser.

Trafikverket kan även tilldela andra uppställningsplatser.

Bilaga 3.2 - PSB

Yttrande från SJ

Servicefönster: Ramsjö-Gävle ingen kapacitet tilldelas M-F 11.00-13.00. Detta servicefönster bör vara ej tågplanelagt samt inte utnyttjas vid avstängning OKB.

Övrigt: Gångtidstillägg maa PSB bör meddelas i JNB.

Yttrande från Real Rail AB

Allmänt så önskar vi att större hänsyn och arbete skall ske på de långväga tågen så att man ser helheten då dessa tåg kan drabbas flera gånger under deras långa resa till slutstation. Det blir dessutom svårt att kunna utföra en riktig tidtabellsanpassning som ett PSB då föreskriver. Ingen förbättring från tidigare år

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

då det påtalats. Kan en nationell chef för banarbeten arbeta med denna fråga så det blir en förändring. Vi påtalar detta även detta år helst då med vetskap om att på vissa områden skall även ett servicefönster in.

Trafikverkets kommentar

Svar på frågor gällande PSB T16 ges i slutet av detta dokument.

Servicefönstren sträckan Ramsjö - Gävle kommer inte att utnyttjas under de tider det är banarbeten på Ostkustbanan Gävle - Sundsvall. Trafikverket arbetar kontinuerligt med koordinering av behovet av banarbeten. Banarbetena ska vara koordinerade så att trafiken drabbas så lite som möjligt. Järnvägsföretagen ska kunna planera sin trafik med god framförhållning och avtalen med våra kunder ska vara tydliga.

Bilaga 3.5 - Sth o Mh per sträcka

Yttrande från MTR Nordic AB

Bilaga 3.5, högsta tillåtna hastighet: Skyltningen på Västra Stambanan är anpassad för en situation med en enda operatör av fjärrtåg och dess fordonsflotta, och inte för en situation med flera operatörer där vissa operatörer kan ha fordon med sth 200 km/h men utan korglutningsfunktion. Längs med banan finns flera sträckor där maxhastigheten för icke-korglutande B-tåg är lägre än 200 km/h trots att banan medger högre hastighet. Trafikverket har ett ansvar för att säkerställa att bankapaciteten utnyttjas på ett maximalt sätt. MTR anser därför att Trafikverket snarast bör vidta åtgärder för att på kort sikt medge dispens från hastighetsbegränsningar under 200 km/h där så är lämpligt, och på längre sikt anpassa skyltningen till dessa förutsättningar. Detta förbättrar också utnyttjandet av bankapaciteten.

Även ur ett principiellt perspektiv anser vi att nuvarande situation är konkurrenshämmande och oacceptabel. Vi skulle uppskatta ökad tydlighet från Trafikverket hur planen ser ut för att hantera situationen, exakt när förändringarna ska vara genomförda och vilken funktion inom Trafikverket som är ansvarig för denna plan genomförs.

Trafikverkets kommentar

Återkommer inom kort med ett svar i frågan vilket kommer att publiceras på samma plats som detta dokument.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Ansökan till Tågplan 2014 innehöll en stor mängd nya tåglägen på Västra stambanan som sedan inte kom att användas vilket påverkade annan tågtrafik mycket negativt. Händelsen belyser behovet av en uppstramning av regelverket som innebär att beställare som inte utnyttjar ett stort antal beställda tåglägen och som kraftigt påverkar annan trafik bör drabbas av konsekvenser.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka dagar och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag är olyckligt. Detta leder till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik.

Kapacitetstilldelningens kriterier bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förändrade inför Tågplan 2015 regelverket för kapacitet som inte används, se JNB Tågplan 2015, 4.6.2. Syftet är att skärpa hanteringen för att frigöra inte utnyttjad kapacitet.

En översyn av prioriteringskriterierna genomförs för närvarande.

Yttrande från SJ AB

Nodtillägg

SJ menar att nodtilläggen ska bli en del av JNB. Eventuellt tillsammans med gångtidstillägg kopplade till PSB i JNB. SJ ber att Trafikverket bedömer och kommenterar detta.

Trafikverkets kommentar

Det är Trafikverkets ambition att få med nodtilläggen till JNB första gången till Tågplan 2017.

Yttrande från Green Cargo AB

Det är inte acceptabelt att tilldela spår som tillhör en rangerbangård för uppställning. Problemet kan då bli att rangerbangården inte till fullo kan utnyttjas för sortering av vagnar utan en ytterligare växling krävs på annan plats. Sävenäs lokstation bör tillföras uppställning zon B.

Trafikverkets kommentar

Tomteboda, Sävenäs rangerbangård och Malmö godsbangård erbjuder både tjänsten "Kapacitet på rangerbangård" och tjänsten "Uppställning". Det är dock inget av de spår som ingår i rangerbangården som erbjuds för uppställning.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Avsnitt 4.2.2 – Ad hoc - ansökan

Yttrande från Green Cargo AB

4.2.3 Adhoc-process

Adhoc-processen fungerar dåligt med långa väntetider och sena leveranser. Vi ser dock att Trafikverket arbetar med frågan tillsammans med branschen detta ser vi som positivt.

Avsnitt 4.2.3 – Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.3.2 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)

Speciell hänsyn kan behöva tas om situationer liknande den för Västra stambanan 2014 inträffar igen, där den ursprungliga tågplanen inte fullföljdes vilket resulterade i att en mängd tåg behövde omplaneras. Ad-hoc processen för sommaren och hösten 2014 blev utdragen vilket fick till följd att annonsering av trafiken mot kund försenades och tidtabeller kunde inte tryckas pga av avsaknaden av beslut om tåglägen.

Trafikverkets kommentar

Vi har under 2014 rekryterat fler trafikplanerare inom adhoc-processen, trimmat vår ärendehantering genom tydligare arbetsmetodik och uppföljning. I arbetet har vi använt LEAN som strategi. Detta har inneburit att vi under hösten minskat vår ärende balans och stabiliserat våra handläggningstider. Under våren fortsätter förbättringsarbetet vilket förväntas ge fortsatta positiva effekter.

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

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process
Trafikverket bör tydliggöra i beslutet för den fastställda tågplanen om den kraftigt avviker från den ansökta tågplanen, även om konflikter mellan tåglägen 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.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Transportstyrelsen anger i beslut "Föreläggande Trafikverket avseende Tågplan 2015" daterat 2014-11-25 att Trafikverket ska skapa tydlighet i processen avseende beslut vid tvistlösning, överbelastning och användande av prioriteringskriterier samt, leva upp till dokumentationskraven rörande användandet av prioriteringskriterierna samt tydligare dokumentera och kommunicera väsentliga justeringar av tåglägesansökningar. Trafikverket följer detta föreläggande och anpassar hanteringen till kommande tågplan.

Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tågläge

Yttrande från SJ AB

4.6.1 Avbokning tågläge

För regleringen att avbokning av tågläge (även) ska göras då tågvikt eller tåglängd kommer att överskridas menar SJ att punkten bör strykas då den täcks in av nästa punkt som medför avbokning; avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Är det så att operatörer ska avboka/ansöka vid varje avvikelse oavsett om det gäller försämrad prestanda kommer arbetsbelastningen öka avsevärt hos oss, och framförallt kommer Trafikverkets leveransförmåga i korttiden provas ytterligare.

Trafikverkets kommentar

Ur trafiksäkerhetssynpunkt och trafikföring är det viktigt med korrekta uppgifter vilket ligger till grund för Trafikverkets uppgiftsbegäran.

Avsnitt 4.6.2 – Återtagande av tilldelad tjänst

Yttrande från MTR Nordic AB

4.6.2, återtagande av tilldelad tjänst:

En ny operatör med en förestående fordonsintroduktion är i vissa fall exponerad för händelser utanför ens egen kontroll som kan påverka möjligheten att utnyttja tilldelad kapacitet. Det är viktigt att förståelse finns för de utmaningar som kan uppstå vid etablering av ny trafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår att en ny operatör med tidigare inte använda fordon i landet kan ha utmaningar som inte alltid kan förutses.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Avsnitt 4.8 – Särskilda åtgärder vid störningar

Yttrande från SJ AB

Snöröjning

TrV bör t ex i 4.8 Åtgärder vid störningar beskriva hur infrastrukturen ska hållas snöfri, beskrivningen ska redovisa aktiviteter och prioriteringar fördelat över olika mängder snönedfall för sidospår, huvudspår samt olika sorters växlar. SJ ber om tydligt svar rörande detta.

Trafikverkets kommentar

Återkommer inom kort med ett svar i frågan vilket kommer att publiceras på samma plats som detta dokument.

Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler

Yttrande från SJ AB

Vid tidigare års samråd har SJ haft synpunkter på de operativa beslutskriterierna, OBK. Med det som bakgrund är vi nu förväntansfulla över att se resultaten av den pilot som genomförs med start sent 2014 där den totala nyttan ska vägas in vid prioritering. Får piloten ett tydligt utslag uppmanas Trafikverket att införa pilotens OBK genom ett branschsamråd och sedan ett avvikelsemeddelande inom JNB 2015.

På det temat saknar SJ fortfarande en koppling mellan den samhällsnytta som beaktas vid tilldelning av tåglägen och OBK, den effekt som skapas i första led kan lätt uttraderas operativt. Detta anser vi är olyckligt och att det är ett område vars effekt bör utredas på den totala hållbara samhällsnyttan, för en mer transparent tågdrift där tilldelning och avveckling sker utifrån samma princip.

4.8.2 Operativa regler

Då piloten på VSB och SSB är genomförd ber SJ om snabb avstämning med branschen och om möjligt påföljande avvikelsemeddelande för nya operativa regler.

Trafikverkets kommentar:

Kommentar får avvakta då piloten ej är slutförd och utvärderad i dagsläget.

Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier

Yttrande från MTR Nordic AB

Bilaga 4.2, prioriteringskriterier:

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

o Vad gäller identifieringsvillkor för prioriteringskriterier är vi måna om att förståelse visas för att det tar en viss tid att etablera ny tågtrafik. Det kan förekomma fall där alla kriterier för en viss tågkategori inte uppfylls direkt från trafikstart, exempelvis vad gäller antal resenärer för vissa avgångar. Detta måste tas i beaktande av Trafikverket eftersom det annars ger betydande inträdeshinder för en ny aktör.

Trafikverkets kommentar

Det faktum att de krav som ställs för att kunna klassificera prioriteringskategorin för ansökt tågläge på t.ex. antal resande, andel tidskänsliga resande m.m., inte kan förväntas vara uppfyllda från trafikstarten när ny trafik introduceras, finns idag som en oskriven och därmed rätt luddig regel. Det finns i nuläget inget nämnt om detta i JNB så Trafikverket är tacksamma för detta påpekande.

Yttrande från MTR Nordic AB

o Eftersom tåglägesfördelningen ska utgå ifrån vad som ger samhällsekonomisk nytta ser vi definitionen av FX-tåg som alltför snäv. En viktig del av nuvarande definition är andelen tidskänsliga resenärer. Dagens affärsresenärer bryr sig inte bara om restid, utan även parametrar såsom tågets skick/standard, komfort, och produkterbjudande. Definitionen bör därför göras bredare.

Trafikverkets kommentar

Modellen är schablonartad och tar idag inte hänsyn till dessa parametrar i nuläget men det förs en kontinuerlig diskussion om hur modellen skulle kunna bli mer detaljerad. Det finns inga tankar på att förändra FX-kategorin för närvarande.

Yttrande från MTR Nordic AB

o Vi föreslår att klimatpåverkan inkluderas som en parameter i bedömningen av vad som ger högst samhällsekonomisk nytta. Det är en stor skillnad i klimatpåverkan mellan äldre och nyare tåg, liksom mellan loktåg och motorvagnståg.

Trafikverkets kommentar

Klimatpåverkan är inte en del av parametrarna idag och kostnadsmässigt är vår bedömning att det inte får så stor påverkan i de sammantagna kostnaderna, se ovan kring detaljeringsgrad.

Yttrande från MTR Nordic AB

o Vi föreslår också att konkurrens i sig ses som en drivande parameter till samhällsnytta. Det ger resenärerna valmöjligheter, och möjligheter till lägre priser och/eller bättre produkter. Vi konstaterar att "mångfald på spåren" är en viktig politisk ambition som ligger till grund för omregleringen av persontågsmarknaden.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Denna ambition måste avspeglas fullt ut i fördelningen av spårkapacitet, vilket är själva förutsättningen för konkurrens.

Trafikverkets kommentar

Vi tolkar ert förslag som att kunna värdera marknadsutvecklingen i prioriteringsmodellen. Detta är inte i en del av modellen och det förs inte heller några diskussioner om att inkludera den. Om ni avsåg något annat vänligen förtydliga ert förslag och återkom.

Yttrande från MTR Nordic AB

o Vi har upprepade gånger bett om detaljerad information kring hur kostnadsparametrarna för respektive prioriteringskategori sätts, och ber återigen Trafikverket om den informationen. Det är svårt att i nuläget ge ett komplett samråds svar på den föreslagna sänkningen av FX-kategoriens värden när transparensen med alla kvantitativa detaljer saknas. Generellt vänder vi oss emot en nedprioritering av FX-tåg vilket också rimmar illa med en politisk ambition om att styra resenärer från andra transportmedel inom långväga trafik till tåg. Vi påminner också om Trafikverkets skriftliga besked till MTR i juli 2013 att det inte fanns några planer på att förändra prioriteringen för FX-tåg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer under december 2014 att presentera nya högre värden för FX-kategorin i ett ändringsmeddelande tillsammans med ytterligare justeringar utifrån den revidering av modellen som genomförts. Trafikverket avser även att genomföra ett seminarium under december där en fullständig redogörelse för ett antal beräkningar genomförs.

Yttrande från SJ AB

Avseende de förändringar som Trafikverket föreslår i prioriteringsmodellen så kommer SJ inte att acceptera några förändringar i modellen innan Trafikverket klarar av att redogöra för de antaganden och beräkningar som ligger bakom de specifika kostnadsvärden som modellen består av samt har korrigerat för de kvarstående felaktigheterna i bakomliggande excelmodell. Prioriteringsmodellen är en allt för kritisk förutsättning vid kapacitetstilldelningen varför SJ föreslår att modellen lämnas oförändrad jämfört JNB T15. SJ ser fram emot ett fortsatt samarbete mellan branschen och Trafikverket för att komma till ett samförstånd kring prioriteringsmodellen o e antaganden som denna är baserad på, för att därefter uppdatera prioriteringsmodellen i JNB.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer under december 2014 att presentera nya högre värden för FX-kategorin i ett ändringsmeddelande tillsammans med ytterligare justeringar utifrån den revidering av modellen som genomförts. Trafikverket avser även att

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

genomföra ett seminarium under december där en fullständig redogörelse för ett antal beräkningar genomförs.

Yttrande från SJ AB

Trafikverket föreslår i samrådsutgåvan av JNB T16 förändringar av den prioriteringsmodell som används för att avgöra konflikter som uppstår i samband med kapacitetstilldelningen och som inte går att lösa i samförstånd mellan operatörerna. De föreslagna förändringarna presenterades redan i maj 2014. SJ framförde redan då krav på större transparens och en redogörelse av de antaganden och beräkningar som ligger bakom förändringarna i modellen. Kravet har sedan återupprepats i samband med möte i juni, i samband med JNB-dagen i september och så sent som i samband med det seminarium som hölls för ändamålet den 28 oktober. Den välvilja som kravet har bemötts med från Trafikverket har inte matchats även förmåga att kunna redovisa varför prioriteringsmodellen innehåller specifikt de kostnadsvärden som den gör. Det har framkommit att det finns en excelmodell, benämnd effektkostnadsgenerator, som beräknar de kostnadsvärden som finns i prioriteringsmodellen. Det har också framkommit att denna excelmodell tidigare varit behäftad med omfattande felaktigheter och begränsad dokumentation kring antagandena. Trafikverket har enligt egen uppgift tagit in en oberoende granskare av excelmodellen, WSP, vilket är bra och SJ tar gärna del av granskningsrapporten. Enligt uppgift från Trafikverket har ytterligare felaktigheter i excelmodellen uppdagats som inte är inarbetade i de föreslagna förändringarna av prioriteringsmodellen.

Trafikverkets kommentar

Se föregående svar samt att WSP-rapporten kommer att göras tillgänglig.

Yttrande från SJ AB

Prioriteringsmodellen är en kritisk förutsättning i kapacitetstilldelningsprocessen så SJ kommer inte att acceptera några förändringar i prioriteringsmodellen innan Trafikverket klarar av att redogöra för de antaganden och beräkningar som ligger bakom de specifika kostnadsvärden som modellen består av samt har korrigerat för de kvarstående felaktigheterna i bakomliggande excelmodell. SJ föreslår därför att modellen lämnas oförändrad jämfört JNB T15 och ser fram emot ett fortsatt samarbete mellan branschen och Trafikverket för att komma till ett samförstånd kring prioriteringsmodellen och de antaganden som denna är baserad på. Därefter kan prioriteringsmodellen uppdateras i JNB, vilket SJ meddelade redan i maj.

Trafikverkets kommentar

Se svaret för första frågan under 4.2

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Yttrande från Stockholms läns landsting

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att belysa detta under 2015 och sammanställa nuvarande kunskap.

Yttrande från Stockholms läns landsting

Vi saknar vidare en värdering av vilka alternativa transportlösningar som står till buds för de situationer där ett tågläge måste strykas. Om det inte finns någon alternativ möjlighet att lösa transportuppgiften borde tågläget påföras ett högre värde jämfört med ett där alternativ finns. Ett alternativt sätt att lösa transportuppgiften kan vara att exempelvis slå ihop två tåg som går nära varandra i tid till ett, att låta tåget gå en annan väg som fortfarande möjliggör transportuppgiften eller att ersätta tågläget med buss.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anser att er synpunkt är intressant men ytterst svårbedömd, men därmed inte sagt omöjlig att inkludera i modellen. Trafikverket kommer under 2015 att utveckla funktionen exkludering av tåg och samtliga tankar som har beröring med detta kommer att bedömas, utvärderas och lämpliga förändringar tas fram.

Bilaga 4.3 - Trafikkalender

Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo föreslår ändringar i trafikkalendern enligt uppställning nedan. Detta medför att antalet förändringar i tågplan i förhållande till normal trafikering dessa dagar kan hållas på en låg nivå och stämmer väl överens med dygnsövergångar mm.

Datum: 4/5
Veckodag: O
Trafikerar som: F
Green Cargo förslag: Onsdag

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Anledning till fredagstrafik, är att det ska ge så små förändringar i trafiken som möjligt.

Bilaga 4.4 - Kapacitetsförutsättningar

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Vi saknar uppgiften om tidsintervall mellan tåg som funnits i tidigare JNB.

Yttrande från Stockholms läns landsting

I bilaga 4.4 saknar vi den uppgift om tidsintervall mellan tåg som fanns i motsvarande dokument för tidigare tågplanepioder.

Trafikverkets kommentar

Samtliga dubbelspåriga linjer i landet finns med i vår rapport, Riktlinje täthet mellan tåg T16. Rapporten finns fr.o.m. den 13 januari tillgänglig på Trafikverket.se. Som det var tidigare så fanns det en lucka då Trångsektorsplanen gäller under rusningstimmarna medans Riktlinjen gäller hela dygnet.

Yttrande från X-trafik/Landstinget Gävleborg

Vi önskar komma in med en synpunkt gällande förslag på servicefönster i JNB-2016

En avstängning av Norra stambanan 2 timmar mitt på dagen innebär att vi inte kan köra ett tåg i vardera riktningen på sträckan Gävle – Ljusdal. Vi kör idag varannan timme dagtid på sträckan och det är egentligen ett för dåligt utbud. Lösningen med servicefönster innebär en 4-timmars lucka vilket inte alls är ok! Vi har ca 200 resenärer per dag på 12:10-avgångarna (från Ljusdal och Gävle). Det känns mycket märkligt att stänga banan varje vardag hela året för att ibland göra en serviceinsats.

Trafikverkets kommentar

Behovet av att utföra underhållsåtgärder beräknas öka de kommande åren, inte minst på grund av ökade besiktningsskrav. Vid framtagandet av servicefönster för Norra stambanan har en inventering av underhållsbehovet gjorts. Störst utväxling för underhållspengarna beräknades Trafikverket få vid 6-timmarspass. Trafikbilden på Norra stambanan tillåter dock inte så långa avstängningar vid speciellt många tillfällen. För att orsaka lindrigare påverkan på trafiken, men ändå säkerställa säkerhet för utföraren och ett visst mått av effektivitet, utformades fönstren så att de blev 2 timmar långa. De två timmar som i T14, sett över hela dygnet, har minst trafik, ligger runt lunchtid. För att tillgodose det totala underhållsbehovet kommer merparten av dessa pass att behöva utnyttjas. Några

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

pass kommer dock att gå bort när banan behövs för omledningstrafik från Ostkustbanan, och ytterligare några kommer helt enkelt inte att behövas. Målsättningen med servicefönster är att skapa en enkelhet och tydlighet. Det görs bl.a. genom att tidtabellen anpassas till servicefönstren på samma sätt genom hela året. Det kommer att finnas en teoretisk möjlighet att köra tåg enstaka dagar under året, men Trafikverket har dock gjort antagandet att önskemål om sådan trafikering är ganska sällsynt: antingen kör man tåg varje dag, varje vardag, varje helg eller varje lördag eller söndag. Det är också ställt mot Trafikverkets möjlighet att varje vardag enkelt få tillgång till anläggningen när akuta fel uppstår - utan att trafiken behöver flyttas. Trafikverket välkomnar dock i den s.k. tidiga dialogen en detaljdiskussion kring hur varje järnvägsföretags trafik bäst anpassas till servicefönstren.

Yttrande från SJ AB

1.2.4 Underhållskontrakt Norra stambanan

Förplanerade tider i spår för banunderhåll kommer att finnas i form av Servicefönster på sträckorna (Ånge)-Gävle, (Gävle)-Storvik, samt (Storvik)-(Ockelbo). Dessa tider är presenterade i dokumenten - Årsplan servicefönster, på www.trafikverket.se och är uppdelade i tågplaneanpassade servicefönster, och ej tågplaneanpassade servicefönster.

De exakta datumen för de senare bestäms i och med fastställelsen av Banarbetsplanen (BAP) i september, men Trafikverket vill med hjälp av dokumenten - Årsplan servicefönster Malmö och sydöstra Skåne samt - Årsplan servicefönster Norra stambanan redan nu göra presumtiva sökande av kapacitet uppmärksamma på att de kan innebära stora inskränkningar i trafiken.

De tågplaneanpassade servicefönstren skapar följande konsekvenser för kapacitetsansökan:

(Ramsjö)-(Gävle)

Ingen trafikkapacitet kommer att tilldelas måndag - fredag 11.00 - 13.00. Kapacitetsansökan ska ta hänsyn till det.

Ovanstående i bil 4.4 ska vara ett ej tågplaneanpassat servicefönster, och ska ej utnyttjas samtidigt som PSB avstängningen på OKB.

Vi saknar uppgift om gångtidstillägg maa av i JNB definierade PSB.

Trafikverkets kommentar

De tider då Norra stambanan krävs för omledning på grund av trafikavbrott på Ostkustbanan kommer servicefönster-tiderna att utgå. Införandet av servicefönster ändrar inte principen att OKB och Norra stambanan inte ska vara avstängda samtidigt. Däremot ska den dagliga två-timmarsavstängningen vara tågplaneanpassad. Detta dels för att minska den administration anpassningar av i

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

tågplan fastställd trafik kräver, dels skapa en tydlighet kring när underhåll ska bedrivas på banan.

Yttrande från Green Cargo AB

Servicefönster

Nackdelen med servicefönster i JNB har vi redan varit inne på, men vi måste utveckla våra synpunkter ytterligare. Några fakta:

- Trafikverket genomförde för några år sedan ett försök i norrland med ”strategiska underhållstider”. Under tre tågplaner bokades ca 20 000 tim/år för underhåll. Med tanke på vad som senare hänt i Norrland så kan man tro att det fanns arbete att utföra på dessa tider, men så var uppenbarligen inte fallet. Inte en enda av 60 000 timmar utnyttjades av entreprenörerna, samtidigt som godstrafiken drabbades av svårigheter att komma fram och fördyrad produktion. Underhållet utfördes i skuggan av andra banarbeten och på vita tider (restkapacitet).
- I likhet med strategiska underhållstider tänker Trafikverket boka upp mängder av kapacitet över hela året trots att man är medveten om att allt inte kommer att utnyttjas (TRV info Arlanda 2014-05-22).
- Den kapacitet som inte utnyttjas kommer att lämnas tillbaka 10 dagar före planerat utförande. Järnvägsföretagen kan inte utnyttja återlämnad kapacitet därför att trafik planeras på längre sikt än tio dagar. Trafikverket är medvetet om detta (TRV info Arlanda 2014-05-22).
- Tåg, klarrapporteringar mm följs upp på minutnivå av Trafikverket, däremot följer man inte upp sin egen disposition av tilldelad kapacitet.

På Norra Stambanan vill Trafikverket boka upp två timmar M-F hela året på sträckorna Ramsjö-Ljusdal, respektive Ljusdal Ockelbo-Gävle. De enda tåg som går lokalt på någon av sträckorna är X-trafiks lokala persontrafik. Övrig trafik går över båda sträckorna och många (främst godstrafik) går betydligt längre än så. Trafikverket skriver i bilagan att tiderna på båda sträckorna ”ligger samtidigt”. Man får anta att Trafikverket menar att om tiden på södra delen är exempelvis 11:00-13:00 så kommer samma tid för avstängning att tillämpas även på den norra. Ett norrgående tåg som tidigareläggs två timmar för att passera före servicefönstret Ljusdal-Ockelbo-Gävle kommer med andra ord att köra rakt in i servicefönstret norr om Ljusdal... Samma fenomen uppstår givetvis för sydgående trafik. Den avstängning som på papperet ”bara” ser ut att vara två timmar på respektive bandel kommer med andra ord att ge påverkan på trafiken som mer liknar en avstängning på fyra timmar. Så vill Trafikverket lägga ut servicefönster fem dagar i veckan, hela året, trots att man vet att allt inte kommer att utnyttjas. I T16 handlar det bara om dessa två sträckor på Norra Stambanan. Trafikverket planerar att sedan fortsätta norr om Ramsjö och söder om Ockelbo-Gävle, i slutändan i hela landet. Godstrafiken har idag stora problem med lokala persontågsupplägg som tillåts blockera banorna med täta upplägg i styva tidtabeller. Om Trafikverket inför servicefönster fullt ut enligt nuvarande plan så kommer långväga tågtrafik att upphöra i Sverige.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

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 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

Mängden servicefönster är baserad på inventering av underhållsbehovet de kommande 5 åren. Behovet väntas öka, bl.a. på grund av höjda besiktningskrav. Trafikverket är enigt med Green Cargo om att utfallet av försöken med strategiska underhållstider på många sätt inte var det önskade. Men servicefönster är en annan sak. Det är tydligt uttryckt i avtalet med vår underhållsentreprenör att tider utanför fönstren kan tilldelas först då fönstren är fullt nyttjade. En av grundprinciperna för servicefönster är att de ska tydliggöra när underhållet behöver kapacitet. Den långsiktiga ambitionen är att JF inte ska störas av järnvägsunderhåll vid andra tider än de som vi annonserar i JNB. Om det trots allt skulle visa sig att fönstren inte nyttjas i tillräcklig grad, kommer Trafikverket att krympa mängden servicefönster.

Ytterligare en grundprincip är att fönstertiderna ska ses just som kapacitet för järnvägsunderhåll.

De mer exakta klockslagen för servicefönstren diskuteras vid den s.k. tidiga dialogen med JF inför ansökan till tågplan. För att kunna styra underhållet mot dessa är behovet minst två timmar dagtid/vardagsdygn. De ska i dialog med berörda järnvägsföretag planeras in på ett sätt som lindrar effekterna.

Vad gäller framtida servicefönster på närliggande underhållskontrakt, så är det en central del av framtagandet av dessa, att kontrollera att de är synkade med andra servicefönster. Det är samma kontroll som ska göras för alla banarbetstider, oavsett innehåll. Målsättningen för Trafikverket är självklart att tillhandahålla ett järnvägsnät som främjar näringsliv och medborgare, och därmed inte minst de långväga transporterna genom landet.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Trafikverket avser att T16 införa servicefönster. För Tågkompaniets/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. 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

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

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.

- PSB 168614 kommer att innebära ett antal stora tågstopp som kan mer utnyttjas för diverse nödvändigt underhåll. Är detta samordnat med övriga behov? - Är inte det stora problemet att Trafikverket och dess 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?

Tågkompaniet anser att servicefönster endast kan införas på sträckor med dubbelspår, och då under förutsättning att det görs på ett sätt där samhällets transportbehov kan tillgodoses.

Trafikverkets kommentar

Servicefönster är sätt att systematisera underhållet. Det är viktigt för Trafikverket att kunna vara tydliga med vilka tider i spår som finns att tillgå för vår underhålls-entreprenör. Såväl entreprenör och järnvägsföretag ska veta vad som gäller, först då är det möjligt att planera effektivt. Vi strävar efter undvika sena akuta ändringar. Trafikverket har också under det senaste året (i det s.k. OBS-projektet) fokuserat extra på att bygga upp en bra struktur för att utnyttja större avstängningar av järnvägen även till underhåll.

Det är osannolikt att det varje vardag kommer att vara ett stort antal arbetslag ute mellan Ljusdal och Gävle. Ett stort antal pass kommer också att plockas bort då sträckan behöver vara öppen på grund av omledningstrafik på grund av avstängningar på Ostkustbanan. Vädret kommer också att omöjliggöra en del åtgärder under vissa tider på året. Den inventering vi har gjort av underhållsbehovet ger ändå att de resterande veckor kommer att krävas åtgärder runt 4 dagar per vecka (grovt uppskattat). Vi ser bl.a. ökade krav på besiktning, och över huvud taget ett ökat underhållsbehov. Problemet tidigare har inte så mycket varit att Tågkompaniet och andra JF har sagt nej till underhållstider, utan snarare att frågan inte har ställts i tillräcklig omfattning – också på grund av att framförhållningen har varit så dålig att utsikterna för att få längre tillgång till anläggningen har varit mycket små. Nu anger vi behovet i god tid, innan kapacitet för trafiken ens är tilldelad.

Det är naturligtvis svårt att veta exakt vilket utfallet blir. En noggrann uppföljning kommer att göras, och Trafikverket kommer att minska antalet pass om det visar

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

sig att nyttjandegraden är för låg. Trafikverket är mån om en löpande dialog med samtliga berörda järnvägsföretag för att servicefönstren framöver ska kunna justeras på rätt sätt, när det är nödvändigt.
Det är också Trafikverkets förhoppning att den tidiga dialogen inför ansökan 2016 kan föda nya idéer om effektiv trafikering runt servicefönstren.

Yttrande från Real Rail AB

1.2.4 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

Real Rail har medverkat i många möten kring detta med servicefönster utan någon återkoppling på just synpunkter. Att sedan hänvisa servicefönster till en årsplan på en hemsida är fel helst då vid en enkelspårig bana. Är den lätt att förstå och kan användas som underlag? Vi klarar knappt att tidtabellsanpassa PSB vid en tågbeställning o än värre få konstruktion på tåget till synpunkter skall läggas av JF i augusti

Hur skall vi då klara att anpassa tågen på rätt sätt. Bifogar hela skrivelsen. Vi anser att Servicefönster skall läggas ut i samband med Övrigt banarbete och inte skall tidtabell anpassas. På detta sätt kan både nya trafikupplägg och banunderhåll samsas på spåren.

Synpunkt kring projekt "Servicefönster" Trafikverket

Har varit närvarande nu på 3 dragningar om projekt servicefönster där Trafikverket vill förändra så att man får fasta klara tider för underhåll i spår. Har varit med i Malmö, på Lync Hässleholm samt nyligen i Arlanda på en dragning av Lars Brunsson TRV Underhåll.

Real Rail anser att man inte skall lägga detta i JNB så att berörda JF måste tågplaneanpassa tågen redan i beställnings skedet. Vi anser att vi knappt klarar av anpassningen till era PSB. Vi föreslår att servicefönster behandlas i var tågplan likt ett övrigt banarbete och presenteras i samråd med berörda JF. Eftersom Real Rail kör långväga tåg genom hela Sverige finns en stor oro att dessa "Servicefönster" kan hindra trafiken. Vi nämner kan eftersom vår hela synpunkt på "Servicefönster" kan lämnas först när vi ser ett helt förslag i hela Sverige. Frågan är hur påverkas den totala transporten syd-nord,nord-syd. Vi anser att Trafikverket skall arbeta för att detta underlag till förslag snarast tas fram så rätt synpunkt kan lämnas av JF.

Vad vi också vill ta upp är detta med en tågplan i det dagliga skedet när det ex finns en stor störning längre upp i norr som medför att trafiken påverkas och blir rejält försenad. Kan då ex NOL gå in och makulera en "Servicefönstertid" så inte själva tågstöringen påverkas mer, med andra ord ökar. För oss som kör "kombitåg" har både dragkraft och vagnar i omlopp men även plats på terminal som påverkas negativt när tågen får stora förseningar. När det gäller mer trafik på spåret skall vi då avvakta till samtliga fönster är lagda för det känns som att servicefönster skall ha företräde mot nytrafik. Är denna beskrivning rätt anser vi det vara helt fel spår. Vi summerar.....

1 Servicefönster ja men behandlas som ett Övrigt banarbete.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

2 Vi kan inte svara på helheten om Servicefönster då vi saknar underlag på hel sträcka

3 Vi känner stor oro eftersom långväga trafik kan drabbas negativt (Ej Trafikverket bedömning)

4 Vi undrar hur man tänker förfara i ett störningsläge. Vilket prioriteras? och av vem. Tåg eller Servicefönster. Vi ser fram emot en bra utveckling av detta så trafiken blir kvar på spåret.

Real Rail AB hoppas fortfarande på att samråd gäller och inte bara ett färdigställande ur en årsplan kallat Servicefönster.

Trafikverkets kommentar

Det är för närvarande tyvärr inte möjligt för Trafikverket att ge en bild av hur ett fullt utbyggt nät av servicefönster skulle se ut. Principen som kommer att råda är därför att varje nytt område som får servicefönster måste synkas med närliggande, så att trafiken fortfarande kan komma fram. Det kommer att vara en central del av framtagandet av nya servicefönster, att kontrollera att de är synkade med andra servicefönster. Det är samma kontroll som ska göras för alla banarbetstider, oavsett innehåll. Målsättningen för Trafikverket är självklart att tillhandahålla ett järnvägsnät som främjar näringsliv och medborgare, och därmed inte minst de långväga transporterna genom landet.

Varje störningsläge är unikt, men huvudprincipen kommer att vara att planerade arbeten ska genomföras. En flytt av arbetet underlättas naturligtvis när ny tid finns att tillgå följande dag, men det är ändå mycket viktigt att planerade åtgärder prioriteras. Varje ändring skapar behov av nya tider och nya resurser. Det har också identifierats som ett problem för underhållet att åtgärder har måst ställas in p.g.a. sena tåg. Samtidigt är det såklart viktigt att Trafikverkets och JF:s samarbete för att öka rättidigheten ger frukt, så att tåg som måste hinna fram innan servicefönstret stänger banan också gör det. Utgångspunkten är att både tåg och banarbeten ska hålla sina förplanerade tider.

Trafikverket annonserar nu i JNB sitt behov av tider i spår för underhåll under T16. Den totala omfattningen är därmed klagjord, men exakt vilka 120 minuter som ska gälla bör diskuteras under den tidiga dialogen med JF inför ansökan till tågplan 2016. En av grundpelarna i konceptet servicefönster är dock att tågplanen ska fastställas med för underhållet nödvändiga luckor. Det finns i nuläget ingen praktisk möjlighet att under perioden april-juli diskutera och anpassa all trafik som berörs av servicefönster. Därför är det viktigt att ansökan är anpassad till fönstren. Ju tidigare det jobbet görs, desto enklare är det. Rimligtvis kan det komma att kräva ändringar av tänkta trafikupplägg, och det kommer att vara mycket arbetsamt detta första år. Men det bör också innebära att arbetet blir lättare inför nästkommande tågplaner. Servicefönster ska ses som en kapacitetsförutsättning. Trafikverket behöver tillgång till anläggningen under vissa bestämda tider för att underhålla den. Då vill vi också annonsera detta mycket god tid i förväg..

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 5, Tjänster

Avsnitt 5.2.1 - Tågläge för persontrafik

Yttrande från SJ AB

5.2.1 Tågläge för persontrafik

Trafikinformationen under punkt 4 omfattar idag inte sträckor i system M. Detta är speciellt besvärande framförallt i västra Sverige. Utöver detta saknar SJ möjligheten att i realtid följa för flera driftområden. Hallsberg, Ånge och Boden. Den åtkomsten eller systemstöd saknas helt via Banportalen. SJ ber om att detta rättas till.

Under punkt 5 tas publicering av resenärsinformation upp. Den nya sidan hos Trafikverket visar fel tidtabell för SJ:s nattåg. Detta gäller även den data som sedan SJ använder för att visa rättidigheten och information på sin hemsida. Kopplingen mellan tekniskt tågnummer och annonserat tågnummer saknas och det gäller även vid omledning. Datum för avgång kopplat till ett tåg som går över ett dygn ger en dubblett, gäller även vid omledning vid trafikstörningar.

Idag saknas det ett SLA för den tjänst där Trafikverket levererar rådata vilket försvårar möjligheten att snabbt åtgärda ett problem som uppstår i UTIN och där tappar operatörerna information för var tågen befinner sig.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket levererar även trafikinformationen för trafik i system med manuell trafikledning (system M). Frekvensen är dock lägre, eftersom den tekniska övervakningen inte finns på det sätt som inom system med automatisk avläsning. All information inom system M skapas via manuell rapportering och kan följas via IT-stödet Här&Nu eller via det data som Trafikverket levererar.

Trafikverket tillgängliggör trafikbilder från de trafikcentraler där det är tekniskt möjligt.

Vi tackar för er uppmärksamhet om felaktigheter i annonseringen och vi kommer att arbeta vidare med att tydliggöra hur annonseringsinformationen ska hanteras för att skyltning och utrop ska presenteras korrekt.

Det Service Level Agreement som JNB bilaga 5.2 reglerar, omfattar den data som levereras via UTIN.

Avsnitt 5.4.3 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

Yttrande från Green Cargo AB

5.4.3

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Tjänster som gäller Specialtransporter och farligt gods
Green Cargo har tidigare reagerat på punkt om buffertöverhäng större än 2,5meter från yttre hjulaxel. Då buffertöverhäng på RIV/TEN-märkta vagnar ibland är längre utlovades ett tillägg eller förtydligande angående detta i JNB. Denna förtydligande finns ännu inte, men önskas då det verkar orimligt att behöva söka specialtransportvillkor för RIV-märkta vagnar.

Riktlinjer för linjeklass gällande 6-axliga vagnar önskas definierade och förtydligade.

Nyttillkommen punkt om lastöverhäng större än 3 meter från boggicentrum (vid 4-axlig vagn) eller yttersta hjulaxel (vid 2-axlig vagn). Detta är en förändring i förhållande till de riktlinjer som tidigare utformats hos Banverket och delgetts Green Cargo i samband med utvecklandet av Green Cargos ramverk för lastning av järnvägsfordon C83-01.

Förtydligande kring denna riktlinje önskas då detta är underlag till lastningsföreskrifter samt då detta inte framgår i UIC 502-1. UIC 502-1 är det dokument som är vägledande för utlandet i deras bedömning om vad som bör ansökas som specialtransport. Uppdaterar Trafikverket informationen gällande specifikt svensk sida?

Trafikverkets kommentar

Vi är tacksamma för era synpunkter och beaktar dem genom att tydliggöra undantaget för RIV-märkta vagnar samt att inte ta med de två nya villkoren.

I Green Cargo samrådssvar på JNB 2016 efterfrågas att riktlinjer för linjeklass gällande 6-axliga vagnar definieras och förtydligas. Trafikverket önskar att detta preciseras. Ett nytt kravdokument som ska ersätta BVF 586.60 är under framtagande.

Bilaga 5.2 – SLA Trafikinformation

Yttrande från SJ AB

2 Service Level Agreement

99.0% är en väldigt låg tillgänglighet, det innebär 7,2 timmar nertid/månad, vi önskar en tillgänglighet som är i nivå med SJs affärskritiska system 99.8% tillgänglighet. SJ anser att denna nivå är en generell affärsstandard för sk 24/7-system.

Det behöver också förtydligas vad TRV menar med att tillgängligheten mäts per kalendermånad, per telegram.

Tillsammans med servicefönster riskerar SJ få en affärskritisk nedtid. SJ önskar att Trafikverket höjer tillgängligheten samt beskriver omfattningen av servicefönster, vad som görs för att dessa ska hållas så små som möjligt och vad ytterligare åtgärder skulle kosta.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Utöver SLA för upptid efterfrågar vi SLA för kvaliteten på informationen som levereras. Denna kan mätas utifrån operatörers störningar orsakade av kvalitetsbrister i information som levereras från Trafikverket.

2.1 Tekniskt fel och stöd/support

Ej tydligt om åtgärds tiden är inkl. eller exkl. inställetiden, för PRIO 1 incidenter är 3 timmars åtgärds tid inte tillfredsställande. Jmf. med SJs åtgärds tider för PRIO 1 incidenter som är 1 tim, inkl. inställetid. Detta bör förtydligas.

Klassning av incidenter borde göras per tjänst, ex. om UTIN TRI går ner, så är det automatiskt en PRIO 1 incident. För andra tjänster kan tid på dygnet eller "känsliga" datum vara avgörande för prioriteringen. En prioriteringsordning bör utarbetas av TRV i samarbete med JF.

2.4 Åtgärder vid bristande uppfyllande av servicenivåer

Finns inga incitament för att uppfylla SLA. Detta måste justeras genom att ett avgiftssystem baserat på viten införs. Att kalla till möten är inte ett tillräckligt kraftigt incitament.

2.5 Eskalering

Se ovan, inget konkret incitament att åtgärda fel i process eller system.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar kontinuerligt vidare med att höja tillgänglighetsnivån på datat, dels genom att mäta den och dels genom att utveckla IT-systemen. Avtalet fastställer den lägsta nivån, men vi bedömer att tillgänglighetsnivån kommer att bli högre för 2016.

Vi har, utifrån ert förslag i samrådet, ändrat så att tillgängligheten räknas för en komplett leverans.

Trafikverket har inte definierat mått för kvalitén på informationen i sådan omfattning att vi kan reglera det i JNB.

I bilaga 5.2 definieras att mättidpunkten för när "Inställetid" och "Åtgärds tid" startar, är när Servicedesk nås av telefonsamtalet eller när Trafikverket registrerat felet.

Vi tar med frågan om prioritetsordning i det fortsatta arbetet med att förbättra vårt SLA.

I dagsläget har Trafikverket inga planer på att införa ett avgiftssystem för viten.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 6, Avgifter

Avsnitt 6.1.1 – Minimipaketet av tillträdestjänster

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Banavgifterna planeras att utökas med ca 22 % mellan 2014 och 2016 vilket är en betydande kostnadsökning för trafikutövare och trafikbeställare. (Källa: Banavgifter för ökad kund och samhällsnytta 2014-05-16, tabell 1).

I förslaget till JNB ökar kostnaderna mest i storstadsregionerna genom avgifternas utformning. Passageavgifterna utökas i tidsomfattning från 4 till 6 timmar per dygn, samtidigt som avgiften höjs från 260 till 416 kr per tåg. Sammantaget blir konsekvenserna av dessa höjningar att priserna i kollektivtrafiken får höjas eller hanteras genom ökade skattesubventioner, vilket drabbar de enskilda medborgarna eller resenärerna.

Det är idag svårt att se en koppling mellan högre avgifter och utökad spårkapacitet.

Yttrande från SJ AB

SJ menar, även inför JNB 2016, att det lagrum som Trafikverket stödjer sig på för att höja banavgifterna inte hade som avsikt att höjningen skulle ske utan att kvaliteten på infrastrukturen skulle beaktas. Sammantaget med obalanserade avtalsvillkoren ter sig höjda banavgifter genomföras alltför tidigt, först ett fungerande järnvägssystem.

SJ bär årligen stora kostnader som orsakas av brister i infrastrukturen. Innan tillgängligheten är fullgod menar SJ att banavgifterna bör frysas på 2015 års nivå.

SJ ser positivt på styrning av kapacitetsutnyttjande med hjälp av passageavgift. Avgiften är dock fortfarande alltför låg för att ge avsedd effekt. SJ är även positiva till kvalitetsavgifter som styrmedel. Det är viktigt att regelverket är entydigt och att det används av alla parter.

Dock är det svårt att ge ett totalt omdöme då avsnittet om kvalitetsavgiftens utformning i skrivandets stund inte är klar.

Avseende differentierade spåravgifter STAX (högsta tillåtna axellast) som parameter för nivån på spåravgifterna. Någon närmare definition om vad det innebär för att tåg anges inte, vi har inte heller funnit en entydig definition i Transportstyrelsens fordonregister. Vi ber Trafikverket återkomma med en definition. För att inte ytterligare öka administrationen behöver en sådan definition baseras på ett redan befintligt begrepp (förslagsvis utifrån en befintlig och standardiserad definition).

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

Trafikverket har meddelat att differentieringen av spåravgifter 2016 är ett första steg som kommer att följas av flera. SJ efterfrågar att Trafikverket beskriver kommande steg och hur avser man att bedriva det fortsatta arbetet.

Därefter diskutera differentieringen som sådan. Den kan nog inte ifrågasättas i sig men kanske utifrån var brytpunkten ska gå. T.ex. max sth 160=3 min, sth >1604 min. Eller nåt sånt.

Yttrande från Hector Rail AB

Trafikverket avser att fr.o.m. 2016 införa differentierade spåravgifter för att spegla fordonens slitageegenskaper.

Vi kan konstatera att medan persontrafikens spåravgifter föreslås att bibehålls på i princip oförändrad nivå föreslår att Trafikverket att avgifterna för godstrafiken höjs med 24 % för den lättaste kategorin (stax \leq 22,5 ton) och med 36 % respektive 48 % för de nyinrättade kategorierna stax 22,5-25 ton respektive > 25 ton.

Vidare föreslås att avgifterna ska tas ut baserat på den stax och den bruttovikt som järnvägsföretagen anger vid ansökan om tågläge. Då en betydande del av godstågen har en genomsnittlig stax som avsevärt understiger lägstanivån på 22,5 ton och framförallt då ett godstågs verkliga vikt i princip aldrig helt når upp till den beställda maxvikten för tågläget skulle detta innebära att även outnyttjad kapacitet måste betalas av järnvägsföretagen. Detta saknar logik i ett kostnadstäckningsperspektiv och är inte konformt med EU-direktivets krav på att man ska betala för det slitage som man de facto orsakar på infrastrukturen. En liknande modell som infördes i Danmark 2013, upphävdes p.g.a. detta efter överklagande till Jernbanenævnet, och ledde till en retroaktiv återgång till tidigare avgiftsmodell och återbetalning av de höjda avgifterna.

Vi föreslår därför att den föreslagna differentieringen lyfts ur JNB 2016, omarbetas till en modell där debitering sker efter faktisk vikt och där differentieringen även innehåller nivåer med lägre stax än 25 ton.

Rent generellt så efterlyser vi ett helhetsperspektiv när det gäller pålagor och ökande kostnader för järnvägsföretagen. Utöver de här föreslagna kostnadsökningarna måste även andra pålagor och avgifter liksom kostnader för ERMS m.m. beaktas för att helhetsbilden ska bli korrekt.

Vi konstaterar även att modellerna för infrastrukturavgifter blir allt mer komplicerade och oöverskådliga samt att varje land utvecklar sina egna nationella modeller, något som för det ökande antalet järnvägsföretag som bedriver internationella transporter blir allt mer svårbemästrat. Avsaknaden av internationell koordination och harmonisering av såväl struktur som nivåer på infrastrukturavgifterna känns mycket omodern på en alltmer internationaliserad marknad. Här måste även infrastrukturförvaltarna anpassa sig till utvecklingen!

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Yttrande från MTR Nordic AB

o Generellt vänder vi oss kraftigt emot höjda banavgifter för tågtrafik vilket missgynnar det mest miljömässigt effektiva transportmedlet. Självklart är vi dock generellt positiva till de betydande långsiktiga investeringar som Trafikverket gör för att öka robustheten i trafiksystemet. Men dagens operatörer kan inte tvingas bära kostnaderna för att järnvägsunderhållet eftersatts tidigare år.

o Persontågstrafik bär idag en betydligt större andel av de marginalkostnader som denna trafik förorsakar än vad godstrafik gör. Vi ställer oss frågande till att denna obalans inte utjämnas mer.

o För tåg drivna av elektricitet kan energiförbrukningen och därmed klimatpåverkan skilja sig kraftigt åt. Trafikverket bör överväga att inför differentierade avgifter utifrån detta, utöver vad som ändå regleras av energiförbrukningskostnaden.

o Vi föreslår också en signifikant höjning av avgifterna för långtidsuppställning i anslutning till stationerna i större städer, med bakgrund i den kapacitetsbrist som råder. Vi noterar att det på dessa uppställningsplatser står ett stort antal fordon som sällan, eller aldrig, används vilket missgynnar aktörer som är i större behov av stationsnära uppställningsplatser med flitigt utnyttjade fordon.

o MTR vill poängtera att vi ställer oss positiva till de betydande höjningar av kvalitetsavgifter som planeras.

Yttrande från Green Cargo AB

Trafikverket inför differentierade spåravgifter med avseende på slitage. Dock har Trafikverket enbart fokuserat på godståg. Ca 30 % av godstågen har stax 10 och lägre d.v.s olastade vagnar, detta ingår ej i den nya differentieringen. Vi förutsätter att varje vagn faktureras utifrån dess stax. Detta och andra sidan kommer att skapa ökade administration och felkällor, då Trafikverket redan idag har stora brister i sin fakturering.

Green Cargo föreslår att denna differentiering plockas bort i T16 och överarbetas till T17.

Medan kostnaden för persontåg i stort sätt hålls oförändrad från 2015, väljer Trafikverket att införa höjningar för godstågen från 0,005 kr/bruttotonkm till 0,0062 kr/bruttotonkm. Denna höjning motsvarar 24%, och gäller för högsta tillåtna axelvikt 22,5 ton vilket också är det lägsta staxtalet i JNB 2016. För tåg innehållandes vagn/foron mellan 22,5-25 tons axeltryck uppgår höjningen till 36 %, och för tåg >25 ton axellast blir höjningen 48 %. Då en stor del av våra tåg körs med tomvagnar som har en betydligt lägre axellast än 22,5ton anser vi att det borde finnas ytterligare indelningar för att uppnå syftet med att spegla fordonens slitageegenskaper på infrastrukturen. Förslagsvis skulle godståg med stax ≤ 20ton betala enligt 2015 års prisnivå. (0,005kr/bruttotonkm).

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

Tåglägesavgiften bör höjas radikalt särskilt på högtrafikerade banor medan spåravgiften bör ligga som högst på 2012 års nivå. Detta ger ett incitament för att köra färre men mer välfyllda tåg. Spåravgiften blir en allt högre del av infrakostnaden. En hög spåravgift slår dessutom hårt på tunga transporter.

Gällande spåravgifter noterar vi att Trafikverket numera differentierar dessa med avseende på axellaster för att spegla fordonens slitageegenskaper. Om vi bortser från att även hastighet lär påverka slitaget så anser Green Cargo att uppdelningen på godstågens axellaster inte speglar det reella slitaget. Uppskattningsvis 1/3 av godstågen går med tomma vagnar, det ger en axellast på <10 ton. Vi anser således att Trafikverket skulle göra fler indelningar för att fånga det mindre slitaget med tomma godsvagnar.

Yttrande från LKAB Malmtrafik AB

Differentierade spåravgifter införs. Avgiften för godstrafik med STAX >25 ton ökar från 0,0050 till 0,0074 kr/bruttotonkilometer. För LKAB Malmtrafik innebär det en ökning av spåravgiften med 48 % från 2015 till 2016. Det är inte seriöst med så stor höjning av avgiften för LKAB som säljer sina produkter på en konkurrensutsatt världsmarknad.

LKAB Malmtrafik AB anser att differentierade spåravgifter baserade på STAX är orättvisa och inte tjänar 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. Begreppet STAX innebär att avgift motsvarande axellast >25 ton tas ut oavsett om axellasten bara är 5,5 ton.

Tidigare arbete och forskning kring axellaster och slitage visar på svårigheter att koppla hur spårslitaget påverkas av de fordon som trafikerar spåret. Ett förslag på differentierade spåravgifter som togs fram av Trafikverket 2007/2008 fick bordläggas pga. svårigheterna att få fram en rättvis avgiftsmodell. LKAB malmtrafik anser att det inte finns belägg som visar att trafik med STAX >25 ton orsakar merkostnader som kan ställas mot en avgiftshöjning på 48 %.

Trafikverkets kommentar

De synpunkter som järnvägsföretag har lämnat på Trafikverkets samrådsversion av JNB 2016 rörande banavgifter rör i huvudsak två områden; dels den allmänna höjningen av banavgifterna dels den differentiering av spåravgiften som Trafikverket inför.

Den allmänna höjningen kritiserar på den grunden att den ger en kostnadsökning för företagen och att Trafikverket genomför höjningen utan att beakta kvaliteten på infrastrukturen. Enligt järnvägslagen ska Trafikverket fastställa avgifterna för

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

minimipaketet av tillträdestjänster till den nivå som motsvarar den kortsiktiga marginalkostnaden för den trafik som bedrivs. Hittills har inte de intäkter som banavgifterna genererar motsvarat denna nivå. Genom de senaste årens relativt kraftiga höjningar har däremot betydande steg tagits för att nå denna miniminivå i fråga om kostnadstäckning. Att avgiftshöjningen leder till kostnadsökningar hos järnvägsföretagen är ett viktigt skäl till att anpassningen sker över flera år och inte omgående.

Syftet med avgifterna är att finansiera drift och underhåll av infrastrukturen. Banavgifterna går nu oavkortat till denna verksamhet och bidrar till att åtgärder kan genomföras som annars skulle utebli. På så sätt förbättrar vi infrastrukturens kvalitet. Det är inte möjligt för Trafikverket att göra avkall på den minsta kostnadstäckning som banavgifterna ska ge.

När det gäller avgifter för att trafikera järnvägsnätet gör Trafikverket en analys som syftar till ge ett bredare helhetsperspektiv på de pålagor som tas ut för användning av infrastrukturen. I den analysen kan vi jämföra kostnadsansvar mellan järnvägstransporter och transporter i andra trafikslag och vi kan bedöma effekter av höjda banavgifter för olika marknadssegment inom järnvägen. Trafikverket redovisar analysen i form av en underlagsrapport som hittas på följande plats: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/159474/effektbeskrivningavforslagtillnyaavgifter2016.pdf>

En synpunkt som förs fram är att modellerna för infrastrukturavgifter blir allt mer komplicerade och oöverskådliga samt att varje land utvecklar sina egna nationella modeller, vilket blir svårt att hantera för järnvägsföretag som bedriver internationella transporter. I synpunkten efterlyses internationell koordinering och harmonisering av såväl struktur som nivåer på infrastrukturavgifterna. Trafikverket delar uppfattningen att banavgifterna har vitt skilda nivåer och strukturer. SERA-direktivet syftar till att åstadkomma ökad harmonisering i denna del, och EU-kommissionen förväntas inom kort anta en rättsakt om kostnadsberäkning med stöd i detta direktiv. Trafikverket bedömer att den akten, liksom vissa andra bestämmelser i direktivet, långsiktigt kommer att bidra till viss ökad harmonisering.

Trafikverket har studerat avgiftsmodeller som tillämpas i andra länder, särskilt de som transiteras av svenska järnvägstransporter (eller länder där transportuppdrag avslutas). Det ger oss anledning att framhålla att den incitamentsstruktur som vi har anvisat i vitala delar har god överensstämmelse med vad som tillämpas eller planeras i andra länder, särskilt när det gäller fokuseringen på slitage och kapacitet. För information om verkets långsiktiga plan, se följande plats: <http://www.trafikverket.se/PageFiles/159474/banavgifterslutrapportpubl2014074.pdf>

Trafikverket kan konstatera att banavgifterna för att trafikera det statliga svenska järnvägsnätet fortfarande är relativt låga i ett europeiskt perspektiv, och vår bedömning är att det förhållandet kommer att bestå under överskådlig tid.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

I något fall görs gällande att det är svårt att se en koppling mellan högre avgifter och utökad spårkapacitet. Trafikverket instämmer i att det inte finns en direkt koppling som gör att högre avgifter med automatik resulterar i utökad spårkapacitet. Kopplingen får snarast ses som indirekt och innebär att företag som kan ompröva sina kapacitetsanspråk ges ett incitament att göra det genom de högre avgifterna.

Flera kommentarer rör det nya inslaget med differentierad spåravgift, där differentiering sker efter STAX. Som framgår av samrådsversionen avses med STAX tågens största tillåtna axellast. En definition av detta begrepp finns i föreskriften BVF 586.60 om axellaster. Där definieras begreppet STAX som största tillåtna axellast (ton). Axellast är en av de viktigaste parametrarna som kan kopplas till spårslitage, och det är därför förenligt med den aviserade inriktningen att fästa avseende vid denna parameter. Trafikverket kommer att använda den uppgift om STAX som anges av järnvägsföretag i samband med ansökan om kapacitet. Eftersom det värdet redan registreras av gods företag i systemet för ansökan om kapacitet (AoK) påverkas inte det administrativa förfarandet i samband med ansökan för dessa. För persontrafikföretag, som tidigare inte lämnat denna uppgift, gäller däremot att även de nu måste lämna denna uppgift.

Flera synpunkter gör gällande att STAX-värdena borde vara fler för att även spegla tåg med lägre nivåer än de nu angivna tröskelvärdena. Trafikverket eftersträvar en ökad differentiering för att bättre spegla skillnader i slitage och kommer därför att beakta dessa synpunkter i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Vidare delar Trafikverket den uppfattning som förs fram från några håll att den differentierade spåravgiften i JNB 2016 inte speglar det verkliga slitaget. Vi bedömer emellertid att den hittills tillämpliga spåravgiften i ännu mindre utsträckning speglar det verkliga slitaget och att en omedelbar anpassning av avgiften till verkligt slitage skulle innebära alltför stora förändringar. De angivna avgifterna ska därför ses som del i en stegvis process. De kommande stegen i den processen beror av många faktorer och därför går det inte att nu redovisa dessa mer detaljerat än som sker i den långsiktiga planen (se länk ovan).

Avsnitt 6.3.4 – Tilläggstjänster

Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo kan inte se varför JF skall betala dubbla avgifter och handläggningskostnader gällande hantering av specialtransporter. Då 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 men debiteras även en kilometeravgift för bevakning av de sträckor som finns med i villkoret oavsett om vi kör alla dagar eller inte alls under en månad.

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

Denna kilometeravgift tillkom årsskiftet 2012-2013. Därutöver betalas en handläggningsavgift för transporttillstånd i tåg. Green Cargo anser att vi betalar dubbelt för villkors och tillståndshantering. Vi anser inte att avgiften för bevakning av sträckor speglar de kostnader Trafikverket har gällande detta. Handläggningsavgiften för tillstånd för de sträckor vi verkligen kör anser vi redan vara betald i 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 Green Cargo AB

Straffavgift på ändringar för oss som verkar på en hårt konkurrensutsatt godsmarknad kommer att leda till kraftigt ökade kostnader utan att någon nytta kommer järnvägsföretagen tillgodo. Genom att lägga bokningsavgift på ändringar hindrar Trafikverket järnvägsföretagens försök att möta industrins behov av kostnadseffektiva transportupplägg. Bokningsavgiften slår i huvudsak ensidigt och kommer att sänka järnvägssektorns konkurrenskraft vad gäller godstransporter. I de fall trafikverket inte klarar av att tillverka tidtabeller inom avtalad tid ska JF kompenseras med motsvarande tåglägesavgift.

Bokningsavgift i dess föreslagna utformning ger inget incitament till Trafikverket att leverera en bättre årsplan eller tåglägen ad hoc. Istället kan det bli så att en sämre kvalitet på kapacitetstilldelningen ger Trafikverket högre intäkter i form av straffavgifter på ändringar.

Som godstrafikföretag ser Green Cargo hela tiden hur våra godståg ställs åt sidan för möte med i princip alla persontåg. Det spelar ingen roll om dessa persontåg bara går enstaka veckodagar eller en kortare period. Godstågen får stå på möten

2015-03-03

Ärendenr: TRV 2014/919

Projektnr:

under hela årsplan vilket innebär att vi belastas med skogstid även när persontågen inte går. För att minska skogstid och effektivisera resursanvändningen behöver godstågen med andra ord differentierade tidtabeller beroende på aktuell mötesbild. Sådana tidtabeller klarar Trafikverket inte av att konstruera under ordinarie kapacitetstilldelning. Järnvägsföretagen hänvisas till att nöja sig med det man får eller försöka rätta till i adhoc-processen. För dessa ändringar vill nu Trafikverket straffa oss med en bokningsavgift, vilket inte är acceptabelt.

Green Cargo anser dock att någon form av sanktion bör drabba de järnvägsföretag som missbrukar kapacitetstilldelningsprocessen. Exempel på missbruk kan vara att ett järnvägsföretag regelmässigt ansöker om tåglägen som inte är allvarligt menade att användas, för att sedan avbeställa efter fastställd tågplan. För att komma åt denna form av missbruk utan att bestraffa järnvägsföretagen för egna tillkortakommanden behöver dock Trafikverket arbeta om reglerna för när bokningsavgift ska tas ut. Dessa regler bör också ge incitament till Trafikverket att sköta sin del av avtalen. Om exempelvis korttidsplaneringen inte levererar i tid så bör järnvägsföretagen ha rätt att ta ut en avgift.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kan konstatera att kapacitetsutnyttjandet har ökat och att vi närmar oss taket på flera håll i järnvägssystemet. Det blir därför än viktigare att vi utnyttjar kapaciteten så effektivt som möjligt. Bokningsavgiftens konstruktion syftar till att ge incitament att återlämna kapacitet så fort som möjligt när den inte längre behövs, så att någon annan ska kunna utnyttja den istället. Trafikverket är medveten om de olika marknadssegmentens förutsättningar och därför är också bokningsavgiften differentierad utifrån segment och tid. Bokningsavgiften kommer att testas i ett ”torrsim” och Trafikverket kommer att föra dialog med branschen kring avgiften och dess tillämpning innan Trafikverket tar slutlig ställning till igångsättning i full skala.

Trafikverket genomför betydande utvecklingsinsatser för att åstadkomma en utvecklad och effektivare kapacitetstilldelning i framtiden, t.ex. genom marknadsanpassad planering av kapacitet där både arbetssätt och IT-system kommer att utvecklas. Trafikverket försöker därtill utveckla formerna för kapacitetsplaneringen, bl.a. genom dialog i tidiga skeden och ökad grad av simuleringar.

Avsnitt 6.5 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Yttrande från Hector Rail AB

Vi ser det som positivt att dagens modell för kvalitetsavgifter ses över. Vi vill dock betona att det är av största vikt den modell som ska gälla för 2016 är fastställd och kommunicerad till järnvägsföretagen i god tid innan sista ansökningsdatum för kapacitet i T16.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Trafikverket gör samma bedömning som Hector Rail. Det är viktigt för järnvägsföretag och andra sökande att ha en tydlig bild av de förutsättningar som gäller inför det att man lämnar sina ansökningar om kapacitet och tjänster. Trafikverket hade inte någon möjlighet att presentera en utvecklad modell i det ordinarie samrådet, varför ett separat samråd kommer att hållas preliminärt under mars 2015 och där Trafikverket har ambitionen att ta slutlig ställning till modell och avgiftsnivåer för tågplan 2016 i slutet av mars.

Bilaga 6.1 – Tåglägesavgift, passageavgift och emissioner

Yttrande från Real Rail AB

Syftet med passageavgifter? Att minska antal tåg under högtrafiken eller att ta in mer avgifter till Trafikverket?

Trafikverkets kommentar

Passageavgiften är ett inslag i Trafikverkets differentiering av banavgifterna. Ingen sådan differentiering har som syfte att öka verkets intäkter utan syftet är istället 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. Däremot bidrar passageavgiften till de intäkter som Trafikverket använder för drift och underhåll. På så sätt minskar behovet att arbeta med andra avgifter.

Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter

Yttrande från SJ AB

1.3 Principer för användande vid förseningar

Här måste Trafikverket hitta en rutin/tillsätta resurser för att "få med" grundorsaken (i nivå 2 och eventuellt 3) även för gränsöverskridande tåg. Vi på SJ har svårt att arbeta med åtgärder och förslag för förbättrad punktlighet om vi inte kan finna exempelvis "systematiska fel" som drabbar samma tåg "dagligen" om vi inte kan se "grundorsaken" till förseningen. (Vi kan göra detta med hjälp av "rådata" från LUPP men då måste man vara så pass kunnig i trafikföring på järnväg att man kan "finna denna".) Statistik som idag är "officiell" från TrV är svår att arbeta med ur ett punktlighetsperspektiv.

Yttrande från Real Rail AB

Kan ej lämna synpunkter eftersom det saknas uppdatering enligt skrift från Trafikverket.

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Trafikverket vidtar ingen åtgärd nu med anledning av SJ:s yttrande, men vi tar med oss synpunkten i det fortsatta utvecklingsarbetet, bl.a. kopplat till utveckling av kvalitetsavgifter och samarbetet "Tillsammans för Tåg i Tid".

2015-03-03
Ärendenr: TRV 2014/919
Projektnr:

Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Yttrande från SJ AB

SJ bär, som känt, 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. Denna ansvarskonsekvens för brister utanför SJ rådighet är orimlig och inte samhällsekonomiskt försvarbar.

Den ansvarsmodell som Trafikverket har gentemot underhållsentreprenörer med viten saknas i relationen mellan operatörer och Trafikverket, kvalitetsavgifterna täcker en bråkdel av de kostnader som uppstår. Vid kommande utveckling av de Allmänna avtalsvillkoren är det därför intressant att inte bara se över ersättningsnivåer, och möjliga kostnader att söka ersättning för, utan även ansvarsstrukturer. De viten och kvalitetsavgifter som Trafikverket tar in borde gå vidare till de som står med kostnaderna från störningar, till de operatörer vars drift som påverkas.

SJ vill vara tydliga med att vi är ambitiösa i det branschgemensamma arbetet med att utveckla området och vi anser att en rimlig ambition är att föregå resultaten från de statliga utredningar som lämnar betänkanden under 2015.

SJ ser fram emot det branschgemensamma arbetet att se över de allmänna avtalsvillkoren, vår position i frågan är väl känd och har inte ändrats sedan tidigare års samråd.

Trafikverkets kommentar

Förhandlingar pågår och beräknas bli klart den 31 mars.

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

Planerade större banarbeten, PSB

Trafikverkets kommentarer till inkomna samrådssvar för PSB 2016

PSB nr (obj nr)	Trafikverkets samrådssvar / Inkomna synpunkter
N1 169160	Spårbyte Koler - Träskholm
	<p>Trafikverkets kommentar: I nuläget anser Trafikverket att de föreslagna tidsangivelsen kl. 23.00-06.00 är den bästa tiden och är den inriktning som Trafikverket föreslår. Tidigare förslag kvarstår. Tågstörningseffekten för objektet har sedan publiceringen lindrats då en omplanering av hastighetsnedsättningen gjorts. Hastighetsnedsättningen ändras från sth 40 km i 7000 meter till att vara sth 40 km i 5000 meter.</p> <p>Green Cargo: Green Cargo kräver att tiden för detta PSB justeras till kl. 00.00 – 07.00 detta för att rädda vår trafik för IKEA som går mot Haparanda, vilken är mkt känslig för förseningar även ett ståltåg behöver köras igenom då vi redan innan har svårt att få ihop omloppstider.</p> <p>Övrig tid finns stort behov av utglesning av trafik utslaget på hela dygnet för att säkerställa möjligheten till anpassningslägen av framför allt Aitikpendeln och ståltåg.</p> <p>Det kan inte vara TrV mening att enbart godstrafiken skall ta konsekvenserna av detta arbete.</p> <p>SJAB: PSB NI Tåg 93 bör vara gränståg för start av arbetet och tåg 94 bör inte förskjutas mer än 1 tim. pga. arbetet</p>
M1 168522 & 175047	Spårbyte Sundsvall - Hudiksvall
	<p>Trafikverkets kommentar: Sundsvalls driftplats kommer att vara möjlig att trafikera norrifrån, från Ånge samt Timrå-hållet. Spår 1 och 2 samt</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p>uppställningsspåren 50-55 kommer att vara möjliga för verksamhet. Det kommer att vara möjligt att komma till Sundsvall norrifrån och fortsätta mot Timrå. Dock kommer det för resande med persontågen att innebära en längre väg till plattform då övergången kommer vara satt ur drift. Tidsmässigt behöver projektet under T16 ha längre tider än tidigare år. Däremot ändras tiderna till måndag – fredag 07.45-16.30, lördag 07.00-17.45 och söndag 05.00-15.45.</p> <p><u>Green Cargo:</u> PSB M l objekt 175047. Användningen av Suc bangård måste klarläggas. Kan godståg angöra godsbangården från Åg/Hsd.</p> <p><u>SJ AB:</u> PSB MI: Vi har under många år framhållit att tåg 560 och 567 (första tåg från CsdT resp. Uå) bör få gå igenom före arbetet och upprepar det här. Som minimum menar vi att avbrotten v 27-33 bör dela upp i kortare tid M-F (ca 07.45-15.30) och längre L (ca 07.00-17.45) och S (ca 05.00-15.45) så som man jobbat tidigare år. Hastighetsnedsättningen får för stor tågpåverkan under för lång period.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> PSB M1 175047 och 168522 Spårbyte 3 Suc-Id-Shv med brobyte. Real Rail Ab anser att det är svårt att läsa av då Trafikverket vid PSB måste tydliggöra i detalj så att en lika detaljerad beställning kan utföras. Sundsvall driftplats måste informeras ut rätt eller på ett bra (bättre) sätt som vilka möjligheter det finns att köra förbi Sundsvall eller går det att köra in från Ånge hållet. Detaljer är viktiga för en rätt PSB beställning ska utföras på våra tåg. När det gäller storhelg vecka 22, 30, 39 måste kapacitet säkras på omledningsbanan med andra ord Norra Stambanan i detta fall.</p> <p><u>Svenska Tågkompaniet AB:</u> PSB M1 170547 Uppställning i Suc/Suv under strömförande kontaktledning behövs. Samordnas med 168522. PSB M1 168522 Starttid 08.30 istället för 09.00.</p>
<p>M2 168614</p>	<p>Bangårdsombyggnation Kilafors Bollnäs- Röstbo</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Trafikverket anser det förknippat med för stora risker att flytta 120-timmarsstoppet till alternativ långhelg, detta pga. tidsbrist om</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p>objektet tidigareläggs och snörisk om det senareläggs, därför ligger stoppet kvar planenligt. Det kommer att i ett senare skede vara möjligt för projektets utförande att skjuta/korrigera arbetstiderna, däremot får tiderna i nuläget vara kvar.</p> <p><u>Real Rail:</u> Psb M2 168614 Bn-Rbo Kilafors bangårdsombyggnad 120 timmars stopp på stambanan är en alltför lång tid. Detta skulle vara lika med 3 dagar x 4 tåg via den högbelastade OKB via Sundsvall under högtrafik och höstlov. Detta är inte rimligt. Korta ner tiden och lägg den hellre på en långhelg så vi har chans att bedriva trafik utan att vagn och lokomlopp spricker. Om inte ändring utförs skall tåglägen säkras via Sundsvall på OKB under denna period 1642-1643. Möte separat då det verkar vara så att ju mer maskiner desto längre tid är behovet.</p> <p><u>Svenska Tågkompaniet AB:</u> Starttiden för bara kl. 22.00 v 1622 och 10.00 v 1642. Allt underhåll som ska göras på denna bandel bör samordnas med detta PSB.</p>
<p>M3 170904</p>	<p>Förarbete inför ställverksbyte Fagersta</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Anledningen till att Fagersta valts som pilotprojekt för nytt ställverk är dels att behovet av byte i Fagersta är stort samt att man vill ha så många funktioner som möjligt för testet. Ställverket är inte provat eller godkänt för trafik så inga tåg kan passera under arbetets gång. Inga uppställningar får heller ske eftersom samtliga spårledningar måste testas. De långa tiderna är avhängt på att det tar ca 6 timmar att koppla om från befintligt till det nya samt 12 timmar att koppla tillbaka till nuvarande ställverk (det blir en regelrätt inkoppling). Tiderna som ligger kan kanske komma att skruvas på men eftersom omledningssträckan via Ställdalen – Ludvika har mer kapacitet fredag natt än måndag dag så ligger tiderna kvar tillsvidare.</p> <p><u>Green Cargo:</u> PSB M3. Önskar förskjutning i arbetstiden till ca L 06.00 - M 15.00. Antalet avstängningstillfällen är för stort och tiderna för långa. Någon form av genomgående trafik på ett spår, eventuellt mot stopp, är önskvärt under större delen av arbetet.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> PSB M3 170904 förarbete Ställverksbyte Fgc</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p>Real Rail önskar ändra på tiden till lördag 09.30 fram till måndag 17.30 så klarar vi hela trafiken både på nordgång (F) samt sydgång (L) under dessa helger. Samma antal timmar som begärt.</p> <p><u>Svenska Tågkompaniet AB:</u> PSB M3 170904 Fagersta Detta jobb bör utföras under mindre antal helger och uppställning av fordon måste tillåtas. Genomgående tågtrafik måste kunna bedrivas på minst ett spår helst två. Starttid bör vara F kl. 23.40 och sluttid M kl. 05.00. Objektet syftar till att införa en tidigare helt oprövad typ av ställverk. Tågkompaniet anser att ett sådant införande först bör ske på en trafikplats av mindre strategisk betydelse där eventuella problem i samband med införandet får så begränsade konsekvenser som möjligt. Som parallell kan nämnas den nyligen införda växeltypen easyswitch som omedelbart efter införandet uppvisade en del oönskade och innan införandet oupptäckta egenskaper.</p>
<p>M4 170912</p>	<p>Bärighetsåtgärder för malmtransporter</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Tiderna som begärts för 5-dygnsstoppet ligger inte i påskhelgen vilket är önskemålet. Arbete pågår med att försöka flytta tiderna. Tiderna ligger tillsviare kvar utanför PSB:et.</p> <p><u>Green Cargo:</u> PSB M4. Även de 5 dygn under våren bör ligga med i PSB. Våravstängningen ska också synkas mot avstängningen H-My under påskhelgen.</p>
<p>V2 - 170963, 171021 V3 - 171325</p>	<p>Marieholmsbron, Kville bangårdsombyggnad</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Föreslagen tidsjustering avslås då den resulterar i att långt fler tåg störs då insatserna i så fall hamnar en bra bit in i persontrafikens start av sitt trafikdygn. Samordning av objekt V1635 kommer att ske enligt synpunkt på lämpligt revisionsmöte. Övrig samordning är optimerad. (Intrycket som kan fås att ytterligare samordning är möjlig beror på att mellan objektens avstängningar pågår kontinuerlig tidsslimmad produktion av moment som ofta inte är tågstörande och därför inte</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p>är synliga för JF). Särskilda planeringsmöten kommer att hållas kring V2 med det syfte som JF framför.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Avstängningarna för PSB V2 och V3 behöver samordnas bättre så att dessa avstängningar sker samtidigt i större utsträckning. Inte som avstängningarna ligger i förslaget till PSB. Avstängningarna som ligger med start 22.00 eller 00.00 bör förskjutas längre fram på natten så att godstrafik hinner ner till Göteborg ytterligare 1 natt, start ca 04.00 är lämpligt med sluttid samma tid. V 1608 48 h, PSB V2 V 1611 10 h, PSB V3 V 1612 90 h, PSB V3 V 1618 90 h, PSB V3 V 1629 96 h, PSB V3 V 1630 96 h, PSB V2 V 1635 84 h, vägport Sk-F V 1646 48 h, PSB V2 V 1647 96 h, PSB V3 Med så många och långa avstängningar på VSB måste antalet totalavbrott för kontaktledningssupprustningen Moholm – Falköping hållas nere och samordnas med de avbrott som finns i övrigt. Även arbetena på BJ Kil – Ställdalen måste anpassas till VSB alla avstängningar eftersom viss omledningstrafik kommer att behöva gå denna sträcka. Avstängningar på BJ bör inte förekomma när det är stängt på VSB. Objekt 171021 PSB V2 Hamnbanan och Göteborg Kville bangård ombyggnad samt objekt 170963 PSB V2 Gk – Or Södra Marieholmsbron: Green Cargo föreslår att trafikpåverkan tas fram samt detaljplanering krävs så att det inte blir missuppfattningar.</p>
V3 171325	Stenkullen FD – Lr ny driftplats
	<p>Trafikverkets kommentar: JF anmodas söka den önskade omledningen som blir aktuell vid V3 och då tilldelas kapacitet enligt gängse premisser i processen. Trafikverket ansvarar då för att bevakning kommer att finnas.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> Trafikverket ombedes säkra omledning via Herrljunga under period VSB är avstängt. Vi avser då att köra Gbco – Öx – Hr med rundgång med lok i Herrljunga.</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p><i>SJ AB:</i> Sj vill att TRV säkerställer bevakning i Ljung och Fristad för omledningstrafik.</p>
S1 169880	Marieholmsbanan, spår- och kontaktledningsupprustning
	<p>Trafikverkets kommentar: Endast det normala underhållet dvs banarbetsveckor vår och höst är planerat på denna sträcka under tiden för PSB S1. Detta PSB senareläggs med 10 veckor.</p> <p><i>Green Cargo:</i> Under denna avstängningsperiod är det viktigt att banan Åp – Hm hålls öppen för trafik.</p>
Ö1 170686, 170687, 170688	Strängnäs – Härads dubbelspårsutbyggnad
	<p>Trafikverkets kommentar: Avstängningstiderna för Strängnäsprojektet respektive projektet för Mäljarbanan har anpassats till varandra så att dessa inte sammanfaller. Mäljarbanan är avstängd v. 1624 – 1631 och Svealandsbanan v. 1632.</p> <p><i>Green Cargo:</i> Svealandsbanans avstängningar anpassas till Mäljarbanans avstängningar. En av banorna måste vara öppen.</p> <p><i>SJ AB:</i> Det får ej vara avbrott på Svealandsbanan samtidigt med avbrott Mäljarbanan.</p>
Ö2 171960, 171961	Stenkumla – Dunsjö dubbelspår
	<p>Trafikverkets kommentar: Trafikverket anser att behovet för de föreslagna avstängningstiderna kvarstår. En justering av tiden skulle antingen ge för stort tidsbortfall för projektet alternativt skapa ett mer komplicerat läge. Omledningsmöjligheter på alternativa stråk ska hållas öppna för att säkra tågproduktionen.</p> <p><i>Green Cargo:</i> Starttiden flyttas fram från ca 17.00 till ca 02.00, sluttid framflyttad till ca 14.00 M. Säkerställa att omledning är möjligt via N – F – H och My – K – H under avstängningarna.</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	<p><u>Svenska Tågkompaniet AB:</u> Starttiden 17.00 ok men sluttiden bör justeras till 04.40 för att kunna köra tjänstetåg till 8166 i Mjölby.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> Real Rail önskar att flytta tiden under påsk till F 02.00-Ti 16.00. alternativt är att korta av tiden. När det gäller sommaruppehåll måste kapacitet säkras på banan via Falköping då både västra Stam och banan Falköping – Nässjö är högbelastade.</p>
Ö3 168543	Vega förstärkningsarbeten banvall
	<p>Trafikverkets kommentar: För vissa av de arbeten som utförs i befintligt spår behövs en totalavstängning. Området har mycket dålig grundstabilitet och befintlig bank behöver förstärkas med KC-pelare och pålar. Vidare ska sprängningsarbeten för breddat spår och en ny gångbro utföras. Behovet om 5 veckors totalavstängning kvarstår. Justeras genom att flytta en vecka med start v1627. Gemensamt avslut med PSB Ö4.</p>
	<p><u>Green Cargo:</u> Green Cargo har omfattande verksamhet i Jordbro och önska kunna trafikera denna driftplats från Älvsjö M-F året runt, åtminstone med dieseldrift ev. som spärrfärd. Tidpunkten för avstängningen passar mycket illa med trafikflödet in till Jbo sommartid för bla Coca Cola och Vin&sprit som kan uppgå till ca 800 nettoton/dag. En totalavstängning kan möjligen ligga i månadsskiftet juli-augusti, d.v.s. v 30-32.</p>
Ö5 170330, 170331, 170332, 170333	Mälarbanan
	<p>Trafikverkets kommentar: Sommaravstängningen är helg + 8 veckor. Behovet kvarstår för att hinna med tänkta åtgärder. Mälarbanan och Svealandsbanan anpassas så att de inte krockar med varandra. Mälarbanan börjar helgen v1623 och Svealandsbanan startar v1632 när Mälarbanan avslutar.</p> <p>Det är ej möjligt flytta ihop alla arbeten av planerings skull. Arbeten pågår på ytterspår under hösten som ex. inför att fyrspårsdriften ska vara färdig efter höstavstängningen Ö170333. Ö170330 senareläggs en vecka för att inte krocka med Citybanan bl a. Ö170331 flyttas in under sommaravstängningen (Ö170332).</p>

2015-03-03
 Ärendenr: TRV 2014/919
 Projektnr:

	Fortsatt diskussion med berörda parter kommer att ske för att se över infralösningar.
	<p><u>Green Cargo:</u> Mäljarbanans avstängningar anpassas till Svealandsbanans avstängningar. Sommaravstängning i 10 veckor är för lång.</p> <p><u>Svenska Tågkompaniet AB:</u> Dessa jobb samordnas och utförs under den långa avstängningen på 8 veckor under sommaren.</p> <p><u>Stockholms läns landsting Trafikförvaltning:</u> 170331, 170333 Innan en totalavstängning genomförs med Sundbyberg som gräns, måste en planering utföras av hur plats ska anvisas för ersättningstrafik. Sundbyberg torde inte i sin nuvarande utformning kunna ta emot det antal bussar som behövs för att ersätta såväl pendeltåg som andra tåg. Gatunätet fram till Sundbybergs station kan knappast heller svälja en väsentligt ökad busstrafik.</p> <p><u>SJAB:</u> Det får ej vara avbrott på Mäljarbanan samtidigt med avbrott på Svealandsbanan eller Cst-Sst.</p>
Ö7	Mäljarbanan, Mäljarbanan - söndagstider
	Trafikverkets kommentar: Objektet tas bort som PSB.
	<u>Green Cargo:</u> Objektet bör ej vara PSB, svårt att anpassa trafiken till.
Ö9	G-C port, plattformsombyggnad, Tunngelsta
	Trafikverkets kommentar: Objektet tas bort som PSB och kommer att utföras som ett stort övrigt banarbete.