

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2018

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2018 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.



Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

SÄNDLISTA

AB Östgötatrafiken
Arriva Sverige AB
Borås Stad
Bräcke kommun
Green Cargo
Hallandstrafiken AB
Handelskammaren Mittsverige
Kalmar Länstrafik
Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland
Krokoms kommun
LKAB
Länstrafiken, Region Örebro län
MTR Nordic AB
Mälardalstrafik MÄLAB AB
Norrtåg AB
Real Rail Sweden AB
Region Jämtland Härjedalen
SJ AB
Stockholms läns landsting, SLL
Svenska Tågkompaniet AB
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Transwaggon AB
Ånge kommun
Åre Kommun
Öresundståg AB
Östersunds kommun
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	9
Allmänna yttranden, alla inledningsfraser	9
Yttrande från AB Östgötatrafiken.....	9
Yttrande från Hallandstrafiken AB	9
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland	9
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	9
Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB.....	9
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL.....	10
Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet.....	10
Yttrande från Borås Stad	11
Trafikverkets kommentar	11
MPK	12
Yttrande från Green Cargo	12
Trafikverkets kommentar	12
JNB.....	12
Yttrande från SJ AB.....	12
Trafikverkets kommentar	12



Trafikverkets kommentar	13
Trafikverkets kommentar	13
Yttrande från SJ AB	13
Yttrande från Real Rail Sweden AB	14
Yttrande från Green Cargo	14
Yttrande från Green Cargo	15
Yttrande från MÅLAB AB	15
Yttrande från MÅLAB AB	16
Yttrande från mälalab	16
Yttrande från Hallandstrafiken AB	17
Yttrande från Green Cargo	17
Yttrande från Öresundståg AB	18
Trafikverkets kommentar	18
Inledning	18
Avsnitt - Definitioner	18
Yttrande från Real Rail Sweden AB	18
Trafikverkets kommentar	18
Kapitel 2 - Villkor för tillträde och trafikering	19
Avsnitt 2.3.1 Ramavtal	19
Yttrande från AB Östgötatrafiken	19
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland	19
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	19
Yttrande från Mälardalstrafik MÅLAB AB	19
Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	19
Trafikverkets kommentar	19
Avsnitt 2.4.3 Övriga regler	20
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	20
Trafikverkets kommentar	20
Avsnitt 2.7.4 Krav på ETCS-utrustning	20
Yttrande från SJ AB	20
Trafikverkets kommentar	21
Kapitel 3 – Infrastruktur	21
3.3.1.3 Trafikplats	21
Yttrande från SJ AB	21
Trafikverkets kommentar	21
Avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner	21
Yttrande från Green Cargo	21
Trafikverkets kommentar	22
Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	22
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur	22
Yttrande från SJ AB	22
Trafikverkets kommentar	22

Yttrande från Green Cargo	22
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar	23
Yttrande från SJ AB	23
Trafikverkets kommentar	23
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	23
Trafikverkets kommentar	23
Yttrande från Handelskammaren Mittsverige	24
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från Hallandstrafiken AB	25
Trafikverkets kommentar	25
Yttrande från Kalmar Länstrafik	25
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland	26
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	27
Trafikverkets kommentar	27
Yttrande från Mälardalstrafik MÄLAB AB	27
Trafikverkets kommentar	27
Yttrande från Norrtåg AB	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från Region Jämtland Härjedalen	28
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från Öresundståg AB	30
Trafikverkets kommentar	30
Yttrande från Borås Stad	30
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Bräcke kommun	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Krokoms kommun	31
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Ånge kommun	33
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Åre Kommun	34
Trafikverkets kommentar	35
Yttrande från Östersunds kommun	35
Trafikverkets kommentar	36
Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet	37
Yttrande från Green Cargo	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Green Cargo	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Green Cargo	37

Trafikverkets kommentar	37
Avsnitt 3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen	38
Yttrande från SJ AB	38
Trafikverkets kommentar	38
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet	38
Yttrande från SJ AB	38
Trafikverkets kommentar	38
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL	38
Trafikverkets kommentar	39
Avsnitt 4.2.2 Ad hoc-ansökan	39
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	39
Trafikverkets kommentar	39
Avsnitt 4.2.3 Ansökan om kapacitet på driftplatser	40
Yttrande från SJ AB	40
Trafikverkets kommentar	40
Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	40
Yttrande från SJ AB	40
Trafikverkets kommentar	40
Yttrande från MÄLAB AB	40
Trafikverkets kommentar	41
Yttrande från Green Cargo	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 4.3.2 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)	41
Yttrande från Green Cargo	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar	41
Yttrande från SJ AB	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocessen	42
Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 4.8.2 Operativa regler	42
Yttrande från SJ AB	42
Trafikverkets kommentar	42
Kapitel 5 - Tjänster	43
Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster	43
Yttrande från Transwaggon AB	43
Trafikverkets kommentar	43
Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	43
Yttrande från Green Cargo	43
Trafikverkets kommentar	43
Kapitel 6 – Avgifter	43
Yttrande från MÄLAB	43

Trafikverkets kommentar	44
Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper	44
Yttrande från Green Cargo	44
Trafikverkets kommentar	44
Avsnitt 6.2 Avgiftssystem	44
Yttrande från SJ AB	44
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Green Cargo	45
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	45
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL	46
Trafikverkets kommentar	46
Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift	46
Yttrande från Green Cargo	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Real Rail Sweden AB	47
Trafikverkets kommentar	47
Avsnitt 6.4.1 Bokningsavgift	47
Yttrande från Green Cargo	47
Trafikverkets kommentar	47
Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	48
Yttrande från Green Cargo	48
Trafikverkets kommentar	48
Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter	48
Yttrande från Green Cargo	48
Trafikverkets kommentar	48
Yttrande från Real Rail Sweden AB	49
Trafikverkets kommentar	49
Kapitel 7 – Allmänna avtalsvillkor	49
Avsnitt 7.3.1 Trafikverkets leverans	49
Yttrande från SJ AB	49
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 7.4.1 Kvalitetsavgift vid avvikelser	49
Yttrande från SJ AB	49
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 7.4.2 Avgift vid omledning	50
Yttrande från SJ AB	50
Trafikverkets kommentar	50
Avsnitt 7.4.3 Ersättning för merkostnader	50
Yttrande från SJ AB	50
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från SJ AB	50
Trafikverkets kommentar	50

Yttrande från SJ AB	50
Trafikverkets kommentar	51
Yttrande från SJ AB	51
Trafikverkets kommentar	51
Yttrande från SJ AB	51
Trafikverkets kommentar	51
Yttrande från SJ AB	52
Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur sidospår	52
Yttrande från MTR Nordic AB	52
Trafikverkets kommentar	52
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL	52
Trafikverkets kommentar	52
Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten	52
REDOVISAS I BILAGA 1	52
Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan	53
Yttrande från Green Cargo	53
Trafikverkets kommentar	54
Yttrande från Hallandstrafiken AB	54
Trafikverkets kommentar	54
Yttrande från Kalmar Länstrafik	54
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland	55
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Länstrafiken, Region Örebro län	55
Trafikverkets kommentar	56
Yttrande från Norrtåg AB	56
Trafikverkets kommentar	56
Bilaga 4 B - Prioriteringskriterier	56
Yttrande från AB Östgötatrafiken	56
Trafikverkets kommentar	56
Yttrande från Real Rail Sweden AB	56
Trafikverkets kommentar	56
Bilaga 4 C - Trafikkalender	57
Yttrande från Arriva Sverige AB	57
Yttrande från SJ AB	57
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB	57
Yttrande från Green Cargo	57
Trafikverkets kommentar	57
Bilaga 4 D - Kapacitetsförutsättningar	58
Avsnitt 2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	58
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL	58
Trafikverkets kommentar	58
Avsnitt 3 Trångsektorsplaner	58

Yttrande från MTR Nordic AB.....	58
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från SJ AB	59
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från SJ AB	59
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från SJ AB	59
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från MÄLAB AB	60
Trafikverkets kommentar	60
Yttrande från Stockholms läns landsting, SLL.....	60
Trafikverkets kommentar	61
Bilaga 6 B – Orsakskoder	61
Yttrande från Green Cargo	61
Trafikverkets kommentar	61
Yttrande från Green Cargo	61
Trafikverkets kommentar	61

Allmänna yttranden

Allmänna yttranden, alla inledningsfraser

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

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

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

Förutom de mellan de olika trafikslagen anpassade, ”styva”, tidtabellerna med hög turtäthet. I kännetecknas ÖstgötaTrafikens trafiksystem av att stor omsorg lagts ner på utformningen av fordon och bytespunkter. Det integrerade systemets korta omstigningstider innebär att byten mellan de olika trafikslagen måste kunna ske extremt smidigt. Likaså ställer det integrerade systemet mycket höga krav på punktlighet och regularitet för de olika trafikslagen.

YTTRANDE FRÅN HALLANDSTRAFIKEN AB

Hallandstrafiken yttrar sig över JNB 2018 i form av trafikbeställare. Järnvägen spelar en viktig funktion för att binda ihop Halland men även att koppla upp sig mot andra regioner och arbetsmarknadsområden. För att integrationen och regionförstoringen ska ske ställs det krav på högkvalitativa förbindelser.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN I VÄSTMANLAND

Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanland har inbjudits till samråd gällande JNB 2018 och lämnar härmed sitt svar. Utöver nedanstående kommentarer ställer vi oss bakom MÄLABs yttrande i samma ärende.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

Länstrafiken, Region Örebro län har inbjudits till samråd gällande JNB 2018 och lämnar härmed sitt svar. Utöver nedanstående kommentarer ställer vi oss bakom MÄLABs yttrande i samma ärende.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

MÄLAB ägs av RKM i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. MÄLAB är Trafikorganisatör för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet. SJ är



Järnvägsföretag och bedriver den regionala tågtrafiken dels genom trafikavtal med MÄLAB men även kommersiellt.

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 STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL) har följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan från 30 september av Järnvägsnätsbeskrivningen för 2018.

SLL är regional kollektivtrafik myndighet i Stockholmsregionen och har därför av staten tilldelad transportuppgift.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Sörmland är ett län som i hög grad är beroende av goda kommunikationer till omkringliggande län. De största pendlingsflödena återfinns mellan Södermanlands och Stockholms län med 20 000 arbetspendlare. Förbindelserna från och till Stockholms län har också stor betydelse för affärsresor, och därmed näringslivet, samt resor i fritiden. Andra län med ett betydande antal pendlare är Västmanland samt Östergötland.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken. Detta sker bland annat via trafikavtal som förvaltas av MÄLAB resp. Stockholms läns landstings trafikförvaltning. Länets kostnader för den av MÄLAB upphandlade regionaltågtrafiken samt den av Trafikförvaltningen upphandlade Gnestapendeln uppgick under 2015 till drygt 120 miljoner kronor. Vi vill även lyfta fram det samverkansavtal om Ny Trafik 2017 mellan länen runt Mälaren. Inom ramen för avtalet och programmet Ny trafik 2017 har det säkerställts en omfattande satsning på förbättrad regionaltrafik med tåg med början i december 2016. Bara för inköp av järnvägsfordon har Sörmland in-gått borgensåtagande om 1 909 miljoner kronor. Utöver detta har Sörmland sedan tidigare medfinansieringsavtal med staten genom Trafikverket för Citybanan uppgående till cirka 727 miljoner kronor just i syfte för att få tillgång till ökad kapacitet i järnvägsnätet och som följd, möjlighet att erbjuda en stabil och pålitlig samt utökad tågtrafik.

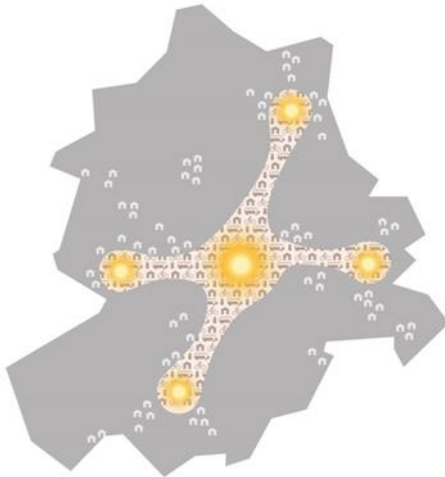
Vi eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. För Mälardalsregionens (och även många andra regioners) tågtrafik har dock utvecklingen gått åt motsatt håll. I Sörmland gäller det främst, men inte enbart, regionaltågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) och Gnestapendeln Södertälje C-Gnesta. Även i kommande tågplan (T17) blir det förlängda restider för Sörmlandspilen. Gnestapendeln systemtidtabell rubbas ytterligare genom spruckna anslutningar i Södertälje hamn och förlängda restider. Hela trafiksystemet, inklusive anslutningsresorna, kommer att uppfattas som mindre attraktivt för resenären, en utveckling som går rakt emot många nationella och regionala mål.

Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Sörmlands kollektivtrafikmyndighet särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2018. För övrigt hänvisar vi till MÄLAB:s och SLL:s yttranden.

YTTRANDE FRÅN BORÅS STAD

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

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



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

Trafikverkets kommentar

Ovanstående yttranden innehåller information om samrådssvarslämnarna tillsammans med synpunkter som kan kopplas till trafikverkets kommande arbete vilket vi tacksamt tar till oss.

MPK

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer även fortsatt att föra en dialog dels avseende de nya delarna som berör ad hoc processen runt MPK, dels avseende tidplanen för utveckling och införande. Bägge dessa sker inom ramen för överenskommen samverkansstruktur för Bättre kapacitet/MPK.

JNB

YTTRANDE FRÅN SJ AB

En positiv skillnad för årets samråd jämfört med tidigare år är branschens goda samverkan som håller liv i många av de diskussioner som annars endast årligen har förts i samrådssvaren.

JNB förändras succesivt för att bättre spegla operatöremas förutsättning att bedriva trafik på den svenska järnvägen. Ett exempel på detta är de utökade möjligheterna att ansöka om ersättning för vissa merkostnader, jmf JNB 7.4.3. Denna möjlighet präglas av goda avsikter men den nuvarande regleringen gör att det är svårt för operatörerna att få täckning för sina kostnader. Den skada som uppstår vid störningar m.m. som Trafikverket ansvarar för blir därför till stor del kvar hos operatörerna. Ersättningsprocessen kommer att omfattas av branschens särskilda förhandling av de allmänna avtalsvillkoren men SJ vill även i detta forum tydliggöra hur angeläget det är att förbättringar genomförs skyndsamt för att ersättning för merkostnader ska fungera som avsett, den part som inte orsakat störningen ska inte heller ta kostnaderna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket, Branschföreningen Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik har startat ett gemensamt arbete för att följa upp effekten av föregående översyn av avtalsvillkor samt genomföra en ny översyn under första delen av 2017. Syftet med uppföljningen och översynen är att säkerställa affärsmässiga och balanserade avtal mellan Trafikverket och tågoperatörerna/trafikorganisatörerna. Avtalen ska driva ett effektivt kapacitetsutnyttjande samt tjänster med hög kvalitet.

Arbetet med årligt samråd för JNB är bättre lämpat för vissa områden i JNB än andra. De delar som utgör planeringsförutsättningar, d v s beskrivning av infrastrukturen, måste löpande hållas uppdaterade under trafikåret. Men även andra områden såsom avgiftsprinciper, arbete med orsakskodning, uppföljning och diskussion av allmänna avtalsvillkor har behov av tätare uppföljning än det årliga samrådet. Med det som bakgrund ombeds Trafikverket att överväga om samarbetet med branschföreningen, BTO, kan användas för en tätare uppföljning. Ett sådant arbetssätt skulle till exempel kunna minska behovet av särskilda förhandlingar av de allmänna avtalsvillkoren.



Trafikverkets kommentar

Exemplen ovan hanteras idag på olika sätt, beskrivning av infrastrukturen hanteras löpande genom uppdateringar av JNB, uppföljning av avtalet sker bilateralt genom kundmöten, förutsättningar för ansökan om kapacitet sker i tidig och strategisk dialog och vi har ett arbete för utveckling av gemensamma processer i "Stärkt branschsamverkan".

Vi är öppna för att skapa en mer strukturerad och kontinuerlig process tillsammans med tågoperatörerna/trafikorganisatörerna kring affärsvillkoren.

I "Sammanställning över förändringar i JNB 2018 jämfört med sista gällande versionen av JNB 2017" står i sidhuvudet "externt samråd JNB 2018". En dragning mot begreppsparet internt-externt utifrån ett organisatoriskt perspektiv ligger inte i linje med hur branschen utvecklas. Järnvägssektorns grundläggande leverans är resor och godstransporter och det blir helt fel att betrakta de järnvägsföretag som producerar dessa tjänster som "externa". Användningen av begreppet externt samråd bör alltså omvärderas.

Trafikverkets kommentar

Att vi använder begreppet externt samråd handlar just om att vi har två processer, en internt Trafikverket och en mot våra kunder och rent praktiskt behöver hålla isär dessa.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Branschen arbetar hårt för att höja resenärernas förtroende för den svenska järnvägen och operatörerna för att fortsätta utveckla resandet. I detta arbete kan nämnas att de av Trafikverket intagna hastighetsnedsättningar på grund av brister i anläggningen riskerar att få mycket allvarliga affärsmässiga effekter. SJ ser en stor risk i att denna inskränkning på trafiken under nästkommande tågplaneperiod får långtgående effekter på resvanorna genom att järnvägen slutar vara nuvarande kunders förstahandsval med ökat bilresande och sjunkande intäkter för operatörerna som följd. För att motverka en dylik effekt måste Trafikverket aktivt använda de kanaler där branschsamverkan sker. Detta gäller både planering av trafik och åtgärder men även i att beskriva infrastrukturen på ett sådant sätt att hög precision i planering av trafik och tidtabell görs möjlig. De kommande infrastrukturarbetet på getingmidjan i Stockholm är ett exempel på en komplex utmaning av sådant slag där Trafikverket, i samarbete med operatörerna, behöver göra stora insatser för att underlätta situationen för resenärerna.

SJ ser att vår långväga trafik kommer att vara den främsta utmaningen för att nå det gemensamma målet om 95 procents punktlighet år 2020 för samtliga transportslag. (Godstrafiken har i dag en bättre punktlighet än fjärrtågen och målet kommer sannolikt att nås för regionaltrafiken.) SJ har länge efterfrågat ett arbete för att förutsättningarna för långväga trafik ska speglas i de operativa beslutskriterierna eller åtminstone att principerna för prioritering vid konflikt i ansökan om kapacitet även används operativt. Vid det senaste ledningsmötet mellan SJ och Trafikverket konkretiserades diskussionen på ett positivt sätt och SJ ser fram emot en fortsatt konstruktiv dialog.



YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Eftersom Trafikverket inte tecknar ramavtal "för närvarande" undrar Real Rail om det finns befintliga ramavtal som ändå gäller i 2018.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Synpunkter på specifika banor/stråk och noder

[Södra Stambanan](#)

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

[Bergslagsbanan/godsstråket genom Bergslagen](#)

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

[Norra Stambanan/Stambanan genom övre Norrland](#)

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

[Norra Ådalsbanan](#)

Genom att rusta Norra Ådalsbanan erhålls ökad redundans vid trafikstörningar på både Botniabanan/Ådalsbanan och Stambanan genom övre Norrland. Banarbeten blir lättare att planera och kan utföras på ett mer kostnadseffektivt sätt om alternativa vägar finns för att leda om trafik. Industrier i Dynäs och Bollstabruk behöver en upprustad bana för att på sikt kunna fortsätta använda järnvägstransporter för sitt gods. En ny led för transport av rundvirke skapas.

Green Cargo anser att ovanstående argument tungt talar för en upprustning av Norra Ådalsbanan inkluderas och läggs tidigt i planen för transportsystemet 2014-2025.



Rangerbangårdarna för import och export

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

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Allmänt

Infrastrukturens status och skick är fortsatt mycket bristfällig vilket leder till försämrad punktlighet, trafikavbrott, sänkt banstandard t.ex. Västra stambanan.

Resultatet av detta en betydande försämring av kundernas förtroende för järnvägstrafik vilket i sin tur leder till att godset flyttas över från järnväg till andra transportslag.

Green Cargo noterar att Trafikverket har flaggat upp risken för en mängd kapacitetsbegränsningar T18.

Vi anser det är bra att TRV är ute i god tid att flagga upp risker men att vi har mycket svårt att anpassa våra produktionsplaner med kort framförhållning.

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

...

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

YTTRANDE FRÅN MÄLAB AB

Trafikverkets modell att redovisa större banarbeten på olika sätt (PSB och övriga) skapar dålig överblick av helheten och bidrar till osäkerhet i förutsättningarna för vilka banarbeten och andra projekt som kommer att påverka trafiken.

Tågplan 2017 har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen, inte minst på Västra stambanan. Brister gick även till tvisteförhandlingar och Trafikverket förklarade del av infrastrukturen för överbelastad. Bristerna i infrastrukturen finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan för att möta den trängsel som finns på banan och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar..

YTTRANDE FRÅN MÄLAB AB

Med erfarenhet från tågplaneprocessen för T17, behöver Trafikverket tidigare under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med kreativa lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning under tvisteförhandlingar.

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för affärsresor. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal trafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser mer sällan.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag är olyckligt. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen. Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik.

YTTRANDE FRÅN MÄLAB

För stora delar av järnvägssystemet redovisas sträckor med särskilda förutsättningar, restriktioner eller varsel för kommande restriktioner exempelvis pga dåliga spårlägen, räler eller växlar.

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

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

Trafikverket har redovisat sträckor med risk för nedsättningar. Materialet är ur vår synpunkt inte komplett, det saknas viktiga uppgifter för att helheten ska bli greppbar på ett enkelt sätt. Materialet bör i framtiden därför kompletteras med dessa uppgifter.

- Nedsättningssträckans ordinarie sth.
- Bedömd tidsförlust för "standardfordon", dvs en beskrivning av effekten vid ett införande av nedsättningen, samt vid stopp.
- Konsekvensbeskrivningar för trafiken och dess intressenter.
- Inplanerade åtgärder för de sträckor eller områden med utpekade risker som påverkar risknivån.
- Om det finns andra existerande nedsättningar på samma bana.



Det är redan idag för stora körtidspåslag på många sträckor, vilket negativt påverkar möjligheten för kollektivtrafiken att vara attraktiv. Ytterligare nedsättningar i järnvägssystemet riskerar att långsiktigt motverka att resor sker i ett miljövänligt transportsystem. Kraftsamling mot att dessa risker faller ut är nödvändig.

Om hastighetsnedsättningar fullföljs och påslag av körtiderna planeras bör det även övervägas att en del av de befintliga marginalerna som redan är inplanerade i tågens tidtabeller i vissa fall kan utnyttjas för att mildra tidspåslagen om det kan underlätta för tågplanens genomförande.

Det är mycket viktigt att Trafikverket lägger stor energi på att få ut en så stor andel av de ekonomiska resurserna, som Trafikverket tilldelas, i underhåll och reinvesteringar för att säkerställa ursprunglig funktion i anläggningarna. Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2015 underförbrukade Trafikverket för "Vidmakthållande järnväg" en summa på ca 340 MKR. Medel som vid användning hade kunnat undanröja ett flertal av de nu redovisade riskerna.

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

YTTRANDE FRÅN HALLANDSTRAFIKEN AB

Hallandstrafiken ser gärna en högre ambitionsnivå i reinvesteringstakten så att järnvägen kan återställas. Det är viktigt både regionalt och nationellt att järnvägen behåller sin konkurrenskraft.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.3.4 Tjänster som gäller specialtransporter

Green Cargo kan inte förstå varför JF skall betala dubbla avgifter och handläggningskostnader gällande hantering av specialtransporter. När Spectra infördes förändrades hanteringen av specialtransporter i syfte att underlätta villkors och tillståndshantering, detta borde då även speglas i avgifter till JF.

Vi debiteras för handläggning av villkor och tillstånd, därutöver tillkommer en kilometeravgift för bevakning av de sträckor som finns med i villkoret. Denna kilometeravgift debiteras oavsett om vi använder villkoret eller inte alls under en månad. Kilometeravgiften tillkom årsskiftet 2012-2013. Vi anser inte att avgiften för bevakning av sträckor speglar de kostnader Trafikverket har gällande detta. Green Cargo anser att handläggningsavgift för transporttillstånd för det tåg vi kör specialtransporten i redan är betald i samband med villkorsansökan samt bevakningsavgiften. Kilometeravgiften i villkoren har inneburit en oerhört stor avgiftsbelastning för JF. Dessa avgifter belastar enbart godstrafiken, vilken redan innan är mycket hårt avgiftsbelagd.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Orsakskoder och kvalitetsavgifter – vi har både i tågplaneprocessen och i det operativa dagliga arbetet identifierat tillfällen då det mest kundsmarta är att göra överenskommelser mellan JF och Trafikverket som kan innebära att tåg åsamkas viss försening som anses vara hanterbar. Ofta är detta relaterat till planerade enkelspårsdrifter, där alternativet är att antingen ställa in tåg helt eller att berörda tåg ges en ny tillfällig tidtabell som bara är några enstaka minuters tidsjustering. Att ställa in tåg är det ingen som tjänar på vid dessa tillfällen, det är bara dumt, och att ge tåg en ny tidtabell av mer akademisk karaktär är också bara ett onödigt och i längden tidskrävande arbete. Betydligt enklare är, som vi har föreslagit tidigare, att en kostnadsneutral kod skapas som man vid överenskommelser av denna typen då kan använda. Även om punktligheten är tågtrafikens och inte minst Öresundstågens enskilt viktigaste parameter, så finns det tillfällen där vi ändå måste vara smarta. Om vi skulle ge något av våra tåg en ny tillfällig tidtabell för att passa in vid en enkelspårsdrift så blir om möjligt tåget mer punktligt på papperet men för de kunder som reser med oss så blir de lika försenade ändå. Då är det kundsmart att inte göra onödigt arbete och utifrån de överenskommelser som görs kan då dessutom en korrekt kundinformation ges. Även i den dagliga driften och den uppföljning som görs av händelser finns det tillfällen där en kostnadsneutral kod är den mest lämpliga. Vi har haft muntlig dialog med både banarbets- och tågplaneplanerare och med representanter från Trafikcentralen i Malmö om nyttan med en neutral kod sett till den tågtrafik som är berörd och i de leden är vi rörande överens om nyttan med en neutral kod för att slippa onödigt merarbete.

Trafikverkets kommentar

Då ovanstående samrådssvar inte går att härleda till samrådsunderlaget kommer dessa att omhändertas av kundansvarig för vidare hantering i pågående kunddialoger.

Inledning

Avsnitt - Definitioner

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Angående ny definition "trafikoperatör" och "trafikorganisatör": Innebär dessa definitioner att rapportering till B2B Opera förändras? Idag används där begreppen "järnvägsföretag" respektive "trafikhuvudman".

Trafikverkets kommentar

Inför framtida förändringar av Opera är detta aspekter man beaktar det är dock ingenting som kommer att ändras det närmsta året.

Kapitel 2 - Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 2.3.1 Ramavtal

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Möjligheterna att bibehålla ett trafikupplägg över längre tid än en tidtabellsperiod måste fortsättningsvis kunna säkerställas på ett bra sätt.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN I VÄSTMANLAND

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

Gäller även 4.4.4.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

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

Gäller även 4.4.4.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÅLAB AB

MÅLAB:s utgångspunkt är att Ramavtal ska kunna tecknas med Trafikverket för den regionala tågtrafiken i Mälardalen och att Trafikverket inleder processer för att möjliggöra detta.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Vi anser att Ramavtal kan utgöra ett viktigt verktyg för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretagen. Se även kommentarer punkt 4.4., Tilldelningsprocessen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket för kontinuerligt dialog med branschen om hur vår kapacitetstilldelning kan utvecklas, bland annat vad avser behovet av framförhållning, utveckling av arbetssätt och IT-stöd.

När det gäller ramavtal finns numera en EU-förordning som reglerar förutsättningarna för att tillämpa ramavtal för det fallet att infrastrukturförvaltaren erbjuder sådana avtal. Mot bakgrund av att Trafikverket hittills bedömt de legala förutsättningarna som svårtillämpade, har Trafikverket för närvarande ingen avsikt att införa möjligheten att teckna ramavtal.

Frågan om framförhållningen i fördelning av infrastrukturkapacitet är en central förutsättning för marknadens aktörer, och de olika segmenten har i varierande grad behov av framförhållning. Trafikverket ser därför behov av en fortsatt dialog kring dessa frågor.

Avsnitt 2.4.3 Övriga regler

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

2.4.3.3 Reservorder

Hela stycket angående Reservorder är nytt och i detta anges att "järnvägsföretagen ansvarar för distribution till sin personal" samt att järnvägsföretagen ska "vara förberedda när tillämpningen blir aktuell".

Följande frågor önskar Vi svar på:

1. Varför används reservorder?
2. När används reservorder?
3. Hur levereras reservorder till järnvägsföretagen, i vilket format?
4. När levereras reservorder till järnvägsföretagen? När de behövs, i samband med

Tågplanens ikraftträdande eller vid annan tidpunkt?

Trafikverkets kommentar

Med anledning av de inkomna synpunkterna och frågorna har texten avseende reservorder ändrats enligt nedan.

2.4.3.3 Reservorder

Reservorder är ett reservsystem för den händelse att Körordersystemet drabbas av större driftavbrott.

Det är Nationell operativ ledning, NOL, som beslutar när reservförfarandet reservorder ska tillämpas.

NOL ombesörjer att berörda järnvägsföretag underrättas om var gällande reservorder och körplaner finns tillgängliga. Reservordersystemet kommer tillgängliggöras genom länk på hemsidan. Järnvägsföretagen ansvarar för distributionen till sin personal.

Mer info om hanteringen av reservordersystemet finns i Rutinbeskrivningen Reservrutiner för Körorder, TDOK 2015:0129.

Avsnitt 2.7.4 Krav på ETCS-utrustning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I detta avsnitt anser SJ att det inte är tillräckligt att bara hänvisa till ETCS level 2 och 3. Avsnittet behöver kompletteras med vilka krav som gäller för fordonen, t ex länken:

<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/Ombordsystem/Krav-pa-fordon-som-ska-trafikera-en-ERTMS-bana>.

Trafikverkets kommentar

Avsnitt 3.3.3.4 Tågkontrollsystem, stycket om ETCS har kompletterats med text om vilka krav som gäller för fordonen.

Kapitel 3 – Infrastruktur

3.3.1.3 Trafikplats

YTTRANDE FRÅN SJ AB..

Ska begreppet driftplats bytas mot trafikplats bör det göras genomgående i hela JNB (och allt regelverk i övrigt) inklusive sammansättningar som driftplatsdel och driftplatsgräns. Byte av terminologi i bara ett enda litet JNB avsnitt ger ett närmast anarkistiskt intryck.

Trafikverkets kommentar

I avsnitt 3.3.1.3 används trafikplats och vi är då konsekventa med den allmänna innebörden av begreppet. I andra kapitel i JNB används de begrepp som är aktuella i sammanhanget. Begreppet Trafikplats läggs till i JNB:s definitioner. I begreppet trafikplats ingår driftplats, driftplatsdel, hållplats, hållställe och linjeplats enligt Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ).

Avsnitt 3.4 Trafikrestriktioner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

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

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

Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Även i JNB 2018 redovisas ett stort antal bandelar där tillfälliga restriktioner kan förekomma p.g.a. skador på infrastrukturen. Det är principiellt positivt med en sådan inventering men det är angeläget att konsekvent och systematiskt åtgärda problemen och använda tidsfönstren. En prioritering bör ske i samråd med tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheterna. Att samtidigt öka avgiftsuttaget för användning av denna infrastruktur anser vi är orimligt, se även kommentarer gällande punkt 6 nedan.

Trafikverkets kommentar

Svar under kap 6.

Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Definitionerna för trafiken genom Citybanan är inte helt klar. Sträckan är reserverad för pendeltågstrafik, samtidigt finns det generella regler för fordon som skall framföras på sträckan. För SJs del är det viktigt att alla våra tåg kan köra på Citybanan utan andra restriktioner än de nämnda, det vill säga att kapacitet för passager via Citybanan kan tilldelas enligt ordinarie process.

Trafikverkets kommentar

De förutsättningar som gäller för trafikering av Citybanan i JNB är utifrån de tekniska förutsättningar som banan och stationerna är byggda. Vi föreslår att ni redovisar vilka fordonstyper ni avser, så får vi tillsammans med er analysera förutsättningarna för olika fordonstyper.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Bandel 224 Sänkt Sth till 40km/h: Gör 17 minuter för godståg på sträckan. Bör åtgärdas.

Bandel 652 Öxnered-Håkantorps. Upprustning behövs p.g.a. omledning av godståg vid stop på stambanan samt att värmlandsbanan har dålig kapacitet.

Sträckan Lund-Kävlinge bör tillåta godstrafik under Lommabanans avstängning för att öka kapaciteten.

Trafikverkets kommentar

Godstrafik från Västkustbanan som ska till Malmö gbg ska köras via Lommabanan. Vid planerad avstängning av Lommabanan har Trafikverket rutiner för att tillfälligt tillåta godstrafik på sträckan Kävlinge – Lund. Möjlighet finns också att leda om godstrafik via sträckan Teckomatorps – Eslöv.

Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

När det gäller sträckan Aleholm-Grevaryd så efterfrågar SJ en förnyad prövning av om hastighetsnedsättningen är nödvändig eller om det kanske är möjligt att trafikera sträckan med full hastighet fram till dess att rälsbyte kan ske. Om föreslagen restidsförlängning verkställs kommer nuvarande anslutningsbild i Alvesta, Nässjö och/eller Linköping att omöjliggöras och förlängda restider på upp till 60 minuter blir realitet för de kunder som reser till/från de anslutande sträckorna.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de stora konsekvenser för trafiken som en nedsättning till sth 130 km/h skulle innebära på sträckan Aleholm – Grevaryd.

Trafikverkets fokus ligger just nu på att skapa ekonomiskt utrymme för att utföra rälsbyte Aleholm-Grevaryd under 2017, så att hastighetsnedsättningen trots allt inte behöver träda i kraft. Förändringar har skett som nu (november 2016) talar för att det skulle kunna vara möjligt. I det fall det ändå inte skulle gå, kommer SJ:s önskan om prövning av om sträckan kan trafikeras med full hastighet ytterligare tid, att tas i beaktande. Nuvarande bedömning anses dock så välgrundad, att det är rimligt att anta att en förnyad prövning skulle ge samma resultat, det vill säga att hastighetsnedsättningen bör införas vid trafikstart T18, såvida rälsbyte inte har genomförts innan dess.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

Bana/ sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Nedan beskrivs de sträckor som på grund av brister i anläggningen är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet. Detta kan gälla under hela året eller vissa delar av året. Här beskrivs också de sträckor som under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod är avstängda för trafikering på grund av omfattande upprustning.

Bandel 224 (Ånge) - (Sundsvall C)

På sträckan Stöde -Vattjom km 537+645 - 5571-133 är hastigheten nedsatt till 40 km/h. Denna nedsättning fans med som en risk i JNB T17 och har nu blivit en förutsättning till T18 enligt JNB T18.

Under T17 förekommer ett antal arbeten på sträckan Sundavall-Ånge där man har förutsättningar att åtgärda denna nedsättning, varför är inte detta inplanerat??

Nedsättningen bör åtgärdas under T17 för att det ska gå att bedriva normal persontrafik på aktuell sträcka.

Trafikverkets kommentar

När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte mellan Stöde och Vattjom som är nödvändigt för att undvika den annonserade

nedsättningen till 40 km/h. Bland alla de åtgärder som inte rymdes under 2017, hade den dock högst prioritet.

Under hösten har ytterligare ekonomiskt utrymme i 2017 skapats, vilket innebär att slipersbytet kan genomföras, och att nedsättningen till 40 km/h därmed inte kommer att realiseras i Tågplan 2018. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan.

YTTRANDE FRÅN HANDELSKAMMAREN MITTSVERIGE

I järnvägsnätsbeskrivningen 2018 beskrivs uppges ett antal sträckor ha så kraftiga begränsningar i anläggningen gällande axel last och hastighet. Ibland så bristfälliga så att de behöver helt stängas av.

Sträckan Stöde – Vattjom på Mittbanan är en av de sträckorna och den föreslås få sänkt hastighet från 80 km/h till 40 km/h från och med december 2017. Sänkningen av hastigheten på den sträckan skulle innebära stora negativa konsekvenser på flera olika sätt.

För regionens attraktivitet är det väldigt viktigt att vi har bra och tillförlitlig infrastruktur, inte minst som en förutsättning för konkurrenskraftigt näringsliv och attraktiv arbetsmarknad. En försämring av redan bristfällig infrastruktur är de sista vi behöver. En sänkning av hastigheten kommer att förlänga resan mellan Sundsvall och Östersund med 15 minuter med den effekten att kopplingen till tågen mot Stockholm inte kommer att kunna hållas, att det blir färre turer och därmed också färre resenärer som kan nyttja tåget. Det kommer att göra det betydligt svårare för studenterna att effektivt pendla till sin utbildning, för arbetspendlare att på ett effektivt sätt ta sig till och från arbetet och då måste också nyttja andra färdmedel som bil. Eftersom man samtidigt planerar för hastighetssänkningar på E14 så kommer situation att bli outhärdlig.

Sen kommer vi till godstrafiken som idag går på Mittbanan. Endast SCA planerar att köra ca 660 000 ton per år på mittbanan Krokom – Sundsvall. Detta för att kunna försörja produktionen i samband med de stora investeringarna som har gjorts i

Tunadalssågen och som just nu genomförs på Östrandsfabriken där man investerar över 8 miljarder – Sveriges största industrisatsning någonsin.

Vi skulle gärna se att flaskhalsarna i vår infrastruktur försvinner en efter en, men tvärtom så blir de fler. Triangelarna i Maland och Bergsåker är försenade, man planerar hastighetssänkningar på E14, nya Bärighetsklassen BK4 har vi väntat på i flera år samtidigt som mängderna gods som ska transporteras ökar för varje år. Projektet Mittstråket som Trafikverket är en stor och viktig del av skulle också sänka och optimera restiderna på Mittbanan men Trafikverket varnar nu för det motsatta. De planerade hastighetssänkningarna kommer att försämra tillgängligheten och hämma tillväxten i vår region om de genomförs.

Handelskammaren Mittsverige motsätter sig förslaget om hastighetssänkning å det kraftfullaste och förväntar sig att Trafikverket snarast möjligt bjuder in de offentliga och näringslivsaktörerna för en dialog om hur vi ska lösa den uppkomna situationen under det året vi har på oss.



Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde-Vattjom skapar.

När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte mellan Stöde och Vattjom som är nödvändigt för att undvika den annonserade nedsättningen till 40 km/h. Bland alla de åtgärder som inte rymdes under 2017, hade den dock högst prioritet.

Under hösten har ytterligare ekonomiskt utrymme i 2017 skapats, vilket innebär att slipersbytet kan genomföras, och att nedsättningen till 40 km/h därmed inte kommer att realiseras i Tågplan 2018. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan.

YTTRANDE FRÅN HALLANDSTRAFIKEN AB

Inför T1 7 kommer hastighetsnedsättningar göras på Viskadalsbanan vilket kommer att förlänga restiderna och minska järnvägens attraktivitet. Även regionförstoring möjligheterna begränsas då pendlingsbarheten minskar. Inför JNB 2018 kvarstår dessa nedsättningar. Det är beklämmande att inga åtgärder planerade för att behålla den standard som finns i nuläget för banan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är väl medvetet om att hastighetsnedsättningen på Viskadalsbanan medför konsekvenser för trafiken. Utifrån de medel som tilldelas underhållsverksamheten har dock i första hand åtgärder i storstadsområdena och på de större stråken prioriterats, varför önskade åtgärder på t.ex. Viskadalsbanan har fått stå tillbaka.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Hastighetsnedsättningar på Södra stambanan.

Följande hastighetsnedsättningar finns uppräknade för Södra stambanan.

[Bandel 422 \(Katrineholm-\(Åby\)](#)

På sträckan Katrineholm-Strångsjö, nedspår km 135+181 - 140+152 är hastigheten nedsatt till 130 km/h.

På sträckan Strångsjö-Simontorp, uppspår km 144+501 - 150+730 är hastigheten nedsatt till 130 km/h.

[Bandel 811 \(Mjölby\)-\(Nässjö\)](#)

På sträckan Tranås-Ralingsås, uppspår km 297+085 - 321+730 är hastigheten nedsatt till 130 km/h.

På sträckan Tranås-Gripenberg, nedspår km 297+094 - 306+672 är hastigheten nedsatt till 130 km/h.

[Bandel 813 \(Nässjö\)-\(Alvesta\)](#)

På sträckan Aleholm-Grevaryd, uppspår km 378+488 - 404+746 är hastigheten nedsatt till 130 km/h.



De uppräknade hastighetsnedsättningarna kommer att drabba snabbtågen som kommer att få längre restid och en annan upphållsbild.

Detta gör att anslutningarna till snabbtågen i Alvesta och Linköping slås sönder, vilket gör att vi måste göra nya trafikupplägg på Tjust-, Stångådal- och Kust till Kustbanan vilket inte är görligt eftersom det slår sönder hela trafikstrukturen med anslutande trafik med buss och tåg på de anslutande banorna.

Trafikverket bör göra en översyn av sina planerade åtgärder för att få några av de beslutade hastighetsnedsättningarna åtgärdade.

Vi behöver veta vilka restidsförluster som de här föreslagna nedsättningarna medför, för att kunna ta beslut om hur vi ska planera om vår trafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de stora konsekvenser för trafiken som de annonserade nedsättningarna på Södra stambanan skulle innebära.

Trafikverkets fokus ligger just nu på att skapa ekonomiskt utrymme för att utföra rälsbyte Aleholm - Grevaryd under 2017, så att hastighetsnedsättningen där trots allt inte behöver träda i kraft. Det är just den nedsättningen som anses skapa störst negativ effekt för trafiken. Bedömningen är annars att nuvarande trafikupplägg (inklusive anslutningar i t.ex. Alvesta och Linköping) kan fungera även i Tågplan 2018, trots övriga (ej Aleholm - Grevaryd, alltså) annonserade nedsättningar.

Förändringar har skett som nu talar för att det skulle kunna vara möjligt att genomföra rälsbytet Aleholm - Grevaryd under 2017. Trafikverket kommer att föra vidare dialog med branschen om detta. För diskussion om restidsförluster – oavsett om rälsbytet blir av eller inte – hänvisar Trafikverket till skedet Tidig dialog.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN I VÄSTMANLAND

En mer detaljerad information efterlyses, så att det framgår sedan när begränsningar gällande axellast och hastighet gäller, d.v.s. om den är upptagen i tidigare JNB. Likväl så bör även tidigare värden för axellast och hastighet framgå för bana/sträcka.

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar dessa synpunkter, och kommer att undersöka möjligheten att i framtiden inte bara beskriva det planerade läget avseende axellast och hastighet i aktuell tågplan, utan också tydliggöra de förändringar som har skett sedan föregående tågplan.

Trafikverkets målsättning är att tillhandahålla en anläggning med en stabil och förutsägbär standard. När de ekonomiska förutsättningarna kräver prioriteringar, kan dock vissa delar av järnvägsnätet få sänkt funktion. Trafikverket strävar i de fallen efter att vara mycket tydligt med detta, för att så långt möjligt skapa förutsägbärhet för branschen.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

En mer detaljerad information efterlyses, så att det framgår sedan när begränsningar gällande axellast och hastighet gäller, d.v.s. om den är upptagen i tidigare JNB. Likväl så bör även tidigare värden för axellast och hastighet framgå för bana/sträcka.

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar dessa synpunkter, och kommer att undersöka möjligheten att i framtiden inte bara beskriva det planerade läget avseende axellast och hastighet i aktuell tågplan, utan också tydliggöra de förändringar som har skett sedan föregående tågplan.

Trafikverkets målsättning är att tillhandahålla en anläggning med en stabil och förutsägbar standard. När de ekonomiska förutsättningarna kräver prioriteringar, kan dock vissa delar av järnvägsnätet få sänkt funktion. Trafikverket strävar i de fallen efter att vara mycket tydligt med detta, för att så långt möjligt skapa förutsägbarhet för branschen.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

Katrineholm - Åby har fått nedsatt hastighet till 130 km/h på vardera ca 5 km per spår.

Det är otillfredsställande att Trafikverket inte tillhandahåller en ursprunglig standard på stambanorna. Det är även bekymmersamt att Trafikverket inte heller kan redovisa konsekvenserna för trafiken av de aviserade nedsättningarna. Hastighetsnedsättningarna på södra stambanan riskerar att slå sönder de olika trafiksystemen utmed banan och försvåra möjligheten att behålla kopplingarna till anslutande trafik. Nedsättningarna på södra stambanan samtidigt med tidspåslag på västra stambanan försvårar planeringsförutsättningarna.

Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på stambanorna kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet. Det bör åtminstone vidtas åtgärder för att vidmakthålla södra stambanan utan nya nedsättningar tills dess att västra stambanans nedsättningar tas bort 12 augusti 2018.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket prioriterar åtgärder i storstadsområdena och på de stora stråken (främst Södra och Västra stambanan). Ändå räcker inte de ekonomiska medlen till att på en gång genomföra alla de åtgärder som krävs för att upprätthålla "ursprunglig standard". Utifrån nuvarande underhållsplan ser Trafikverket det som rimligt att varken Södra eller Västra stambanan inför Tågplan 2020 kommer att ha några nedsättningar av hastighet på grund av brister i spåranläggningen.

Trafikverkets fokus ligger just nu på att skapa ekonomiskt utrymme för att utföra rälsbyte Aleholm - Grevaryd under 2017, så att hastighetsnedsättningen där trots allt inte behöver träda i kraft. Det är just den nedsättningen som anses skapa störst negativ effekt för trafiken. Nedsättningarna mellan Nässjö och Tranås är redan inarbetade i Tågplan 2017. De tillkommande nedsättningarna mellan Katrineholm och Åby, ger en så liten tidsförlust att de tider som tillämpas i Tågplan 2017 även kan gälla i Tågplan 2018. Förutsatt att nedsättningen Aleholm - Grevaryd ej blir av, bedöms såhunda nuvarande trafikupplägg på Södra Stambanan inklusive anslutningar kunna bibehållas.

Vi vill också hänvisa till skedet Tidig dialog, där Trafikverket och branschen genomför förberedande diskussioner inför ansökan om tåglägen i Tågplan 2018.

YTTRANDE FRÅN NORRTÅG AB

Bandel 224 sträckan Stödje-Vattjom

Sträckan anges under T18 få en nedsatt hastighet till 40 km/h på en 20 km lång sträcka. Effekterna av ett sådant beslut skulle vara helt förödande för Norrtåg och dess resenärer, främst beroende på den kraftiga restidsförlängningen och banans enkelspår och kapacitetsbegränsningar. Norrtågs 18 turer på den berörda sträckan skulle innebära att restiden förlängs med minst 4,5 timme per vardag oräknat de andra kapacitetskonflikter som ovanpå detta kan förlänga restiderna och ytterligare kapacitetsförsämringar till följd av detta. Anslutningar mot Norge och i Sundsvall bryts, resandet minskar kraftigt beroende på försämrad attraktivitet och konkurrenskraft. Norrtåg har under flera års tid drabbats av tre massiva störningar som har haft mycket stor negativ inverkan på Norrtågstrafiken, kraftiga hastighetsnedsättningar Boden-Bastuträsk 34 månader, helt avstängd bana vid Storlien 14 månader samt förseningen av Ådalsbanans trafikstart. Det är inte rimligt att Norrtåg ska drabbas ytterligare en gång på denna nivå och åtgärder måste utföras 2017 för att undvika denna situation.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.

YTTRANDE FRÅN REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Sänk inte hastigheten på Mittbanan!

Region Jämtland Härjedalen har tagit del av samrådsutgåvan av JNB 2018, daterad 2016-09-30.

Vi kan inte acceptera att sträckan mellan Stöde och Vattjom på bandel 224 Ånge-Sundsvall får nedsatt hastighet till 40 km/h.

Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim är en viktig pulsåder för personresor och godstransporter och har stor betydelse ur såväl regionalt, nationellt som internationellt perspektiv. Stråket har nationellt definierats som ett trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter.

Mittstråket är också utpekad som en del i det Europeiska transportnätet (TEN-T) vilket utgör den strategiska ramen för infrastruktur byggande inom EU. Avsikten är att bidra till ökad tillgänglighet genom en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och medverkar till sammanhållning i hela unionen. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av två olika delar, Core Network och Comprehensive Network där Mittstråket utgör en viktig del av den sistnämnda.



Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien är en viktig del i detta stråk. På Mittbanan bedrivs såväl person- som godstrafik. Persontrafik på Mittbanan bedrivs bland annat på uppdrag av Norrtåg. Norrtåg har upphandlar regionalstågstrafik på sträckan Sundsvall _ Östersund med nio dubbelturer per dag. Fem av dessa turer fortsätter till Duved och två av dessa går, efter byte i Storlien, vidare till Trondheim. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv och

betyder mycket för den regionala utvecklingen i både Jämtlands- och Västernorrlands län.

Regionalstågstrafiken ger också kopplingar norrut mot Umeå och söderut mot Stockholm och södra Sverige i övrigt.

Den hastighetssänkning på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom som anges i samrådsutgåvan JNB 2018 skulle medföra cirka 15 minuters längre restid med tåg. Detta är i sig en helt oacceptabel restidsförlängning. Än värre är att den sammanlagda restidsförlängningen för Norrtågs nio dubbelturer skulle uppgå till cirka fyra och en halv timme. En sådan sammanlagd restidsförlängning riskerar att omöjliggöra trafikering med nio dubbelturer per dag.

Att både förlänga restiderna och minska turutbudet på Mittbanan skulle allvarligt försämra möjligheterna till arbetspendling efter stråket. Det skulle också allvarligt försämra förutsättningarna för Mittuniversitets verksamhet som har Campus i både Östersund och Sundsvall. Det skulle också påverka förutsättningarna för besöksnäringen mycket negativt.

Sundsvall är en viktig nod för hela tågtrafiksystemet i denna del av landet. Det innebär att stora restidsförlängningar på Mittbanan med ändrade tider och ändrat turutbud allvarligt skulle påverka också tågtrafiken norrut på Ådalsbanan /Botniabanan och söderut på Ostkustbanan.

Såvitt vi förstått är bakgrunden till den aviserade hastighetsstandarden den dåliga standarden på rälsen. Vi har också fått signaler om att det saknas avsatta medel i Trafikverkets budget för nödvändigt rälsbyte.

Det är helt nödvändigt att Trafikverket snarast vidtar de åtgärder som behövs så att den aviserade hastighetssänkningen inte blir av. Förutom att omprioritera medel för underhållsinsatser måste Trafikverket omedelbart påbörja planering och upphandling av de åtgärder som behövs på banan.

Det viktigt är rälsbyte och andra nödvändiga åtgärder görs på ett sådant sätt att störningarna på trafiken blir så små som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.



YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Järnvägsanläggningens status i Sverige är inte vad den borde vara, det är ingen nyhet för någon. Trafikverket har de senaste åren informerat om de banstandardbrister som finns och vilka risker som är identifierade. En del av dessa risker faller till 2018 ut som hastighetsnedsättningar som på ett eller annat sätt kommer att påverka tågtrafiken. För Öresundstågens del har vi inget som direkt drabbar vår trafik men däremot får vi indirekt påverkan. Längs med Södra Stambanan finns det ett antal viktiga och strategiska bytespunkter, inte minst Alvesta och Hässleholm. För Öresundstågens del i detta, för Sveriges tågkunder så viktiga samspel med att kunna resa till och från orter som inte ligger längs med Södra Stambanan, så beroende på var den restidsförlängning, som SJ X2000 mellan Malmö och Stockholm får till följd av de nya hastighetsnedsättningarna 2018, var den de facto läggs ut någonstans så kan konsekvensen bli den att anslutningarna inte längre kan hållas utan det blir då istället till nästa tåg, eller så ser vi till att anslutningarna hålls kvar men då med en restidsförlängning även för Öresundstågens övriga kunder. Oavsett vilket så ökar detta inte järnvägens attraktionskraft, och det är av största vikt alla brister åtgärdas så snart som möjligt och att de kvarvarande riskerna också åtgärdas innan de också faller ut och generar ytterligare hastighetsnedsättningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de stora konsekvenser för trafiken som de annonserade nedsättningarna på Södra stambanan skulle innebära, inte bara för direkt drabbade järnvägsföretag, utan också hos resenärer hos till exempel Öresundståg.

Trafikverkets fokus ligger just nu på att skapa ekonomiskt utrymme för att utföra rälsbyte Aleholm - Grevaryd under 2017, så att hastighetsnedsättningen där trots allt inte behöver träda i kraft. Det är just den nedsättningen som anses skapa störst negativ effekt för trafiken. Bedömningen är att nuvarande trafikupplägg (inklusive anslutningar i t.ex. Alvesta och Linköping) kan fungera även i Tågplan 2018, trots övriga annonserade nedsättningar.

Förändringar har skett som nu (november 2016) talar för att det skulle kunna vara möjligt att genomföra rälsbytet Aleholm - Grevaryd under 2017. Trafikverket kommer att föra vidare dialog med branschen om detta.

YTTRANDE FRÅN BORÅS STAD

I Järnvägsbeskrivningen ser vi förslag på hastighetsnedsänkningar på grund av dåliga spår på såväl Viskadalsbanan (Borås C - Varberg) som Älvsborgsbanan (Herrljunga - Borås C). Det innebär i förlängningen att attraktiviteten för hållbara transporter för både människor och gods försämras.

Den pågående Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Viskadalsstråket har Borås Stad och övriga kommuner utmed stråket yttrat sig och alla har påtalat vikten av banan. Ur en nationell synvinkel kommer denna bana ha en mycket viktig betydelse främst för godstrafiken. Den kan utgöra en viktig del för omledning förbi Göteborg, vilket innebär en fullsatsning för att kunna nå dessa mål.

Persontrafiken på Viskadalsbanan är viktig främst på regional och mellankommunal nivå, där pendlingstiden och turtätheten är den mest avgörande faktorn för ett ökat tågresande. Regionens målbild för tåg redovisar höga mål för tågresandet vilket kräver att åtgärdsvalsstudien definitivt bör svara upp mot detta mål. Att kunna resa mellan Borås och Varberg på under 60 minuter är ett minimikrav för att arbetsmarknads-regionen ska utvecklas på ett tillfredställande sätt.



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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är väl medvetet om att hastighetsnedsättningen på Viskadalsbanan medför konsekvenser för trafiken, men tackar ändå för förtydligande av detta. Utifrån de medel som tilldelas underhållsverksamheten har dock i första hand åtgärder i storstadsområdena och på de större stråken prioriteras, varför önskade åtgärder på t.ex. Viskadalsbanan har fått stå tillbaka.

YTTRANDE FRÅN BRÄCKE KOMMUN

Trafikverket har i JNB 2018 föreslagit att järnvägssträckan mellan Stöde och Vattjom får en nedsatt hastighet till 40 km/h. Fram till och med 2016-10-31 finns möjlighet att lämna synpunkter på detta. Anledningen till sänkningen är den dåliga standarden på rälsen. Bräcke kommun väljer att ställa sig bakom det samrådssvar som Region Jämtland Härjedalen lämnat, enligt bilaga. Samtidigt så vill Bräcke kommun ytterligare förstärka att kommunen som är beläget mitt i stråket mellan Sundsvall och Östersund skulle påverkas väldigt mycket om restiderna och förutsättningarna ändras. Till och från kommunen pendlar dagligen närmare 1000 personer, många av dessa åker mot Östersund men även mot Ånge och Sundsvall. I Bräcke samhälle finns en gymnasieskola som har elever från flera län och orter. En stor del av dessa dagspendlar. En sådan stor förändring som föreslås kommer påverka i mycket stor grad för in- och utpendling i kommunen. Medel måste avsättas för att rusta upp sträckan och göra dubbelspår istället, så fort som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde-Vattjom skapar. När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.

YTTRANDE FRÅN KROKOMS KOMMUN

Vi kan inte acceptera att sträckan mellan Stöde och Vattjom på bandel 224 Ånge – Sundsvall får nedsatt hastighet till 40 km/h.

Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim är en viktig pulsåder för personresor och godstransporter och har stor betydelse ur såväl regionalt, nationellt som internationellt perspektiv. Utefter Mittstråket bor en halv miljon invånare. Stråket har nationellt definierats som ett trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter.

Mittstråket är också utpekad som en del i det Europeiska transportnätet (TEN-T) vilket utgör den strategiska ramen för infrastrukturbyggande inom EU. Avsikten är att bidra till ökad tillgänglighet



genom en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och medverkar till sammanhållning i hela unionen. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av två olika delar, Core Network och Comprehensive Network där Mittstråket utgör en viktig del av den sistnämnda.

Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien är en viktig del i detta stråk. På Mittbanan bedrivs såväl person- som godstrafik. Persontrafik på Mittbanan bedrivs bland annat på uppdrag av Norrtåg. Norrtåg har upphandlat regionaltågstrafik på sträckan Sundsvall – Östersund med nio dubbelturer per dag. Fem av dessa turer fortsätter till Duved och två av dessa går, efter byte i Storlien, vidare till Trondheim. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv och betyder mycket för den regionala utvecklingen i både Jämtlands och Västernorrlands län. Regionaltågstrafiken ger också kopplingar norrut mot Umeå och söderut mot Stockholm och södra Sverige i övrigt.

Den hastighetssänkning på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom som anges i samrådsutgåvan till JNB 2018 skulle medföra cirka 15 minuters längre restid med tåg. Detta är i sig en helt oacceptabel restidsförlängning. Än värre är att den sammanlagda restidsförlängningen för Norrtågs nio dubbelturer skulle uppgå till cirka fyra och en halv timme. En sådan sammanlagd restidsförlängning riskerar att omöjliggöra trafikering med nio dubbelturer per dag.

Att både förlänga restiderna och minska turutbudet på Mittbanan skulle allvarligt försämra möjligheterna till arbetspendling efter stråket. Det skulle också allvarligt försämra förutsättningarna för Mittuniversitets verksamhet som har Campus i både Östersund och Sundsvall. Det skulle också påverka förutsättningarna för besöksnäringen mycket negativt. Nuvarande samråd rör förhållandena för 2018, men Östersunds kommun ser givetvis en risk i att det blir effekter även för 2019-års trafik. Under 2019 står Östersund och Åre värd för två världsmästerskap, alpint VM i Åre och skidskytte VM i Östersund. Dessa arrangemang har stor betydelse både för regionen och nationen med tillresande från hela världen. I det sammanhanget utgör en försämring av det slag som nu föreslås som ytterst olämpligt.

Sundsvall är en viktig nod för hela tågtrafiksystemet i denna del av landet. Det innebär att stora restidsförlängningar på Mittbanan med ändrade tider och ändrat turutbud allvarligt skulle påverka också tågtrafiken norrut på Ådalsbanan/Botniabanan och söderut på Ostkustbanan.

Såvitt vi förstått är bakgrunden till den aviserade hastighetsstandarden den dåliga standarden på rälsen. Vi har också fått signaler om att det saknas avsatta medel i Trafikverkets budget för nödvändigt rälsbyte.

Det är helt nödvändigt att Trafikverket snarast vidtar de åtgärder som behövs så att den aviserade hastighetssänkningen inte blir av. Förutom att omprioritera medel för underhållsinsatser måste Trafikverket omedelbart påbörja planering och upphandling av de åtgärder som behövs på banan.

Det viktigt att rälsbyte och andra nödvändiga åtgärder görs på ett sådant sätt att störningarna på trafiken blir så små som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den



i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.

YTTRANDE FRÅN ÅNGE KOMMUN

Ånge kommun vill med detta brev kraftigt markera att en nedsättning av hastigheten på jämvägssträckan mellan Stöde och Vattjom skulle innebära stora negativa konsekvenser för kommunens utveckling.

Ånge kommun är bland annat på grund av statens stora neddragningar av arbetstillfällen i vår kommun mycket beroende av att människor här kan arbetspendla mot Sundsvall och Östersund. Vi är även starkt beroende av att nyckelpersoner till såväl kommun som näringsliv ofta rekryteras utanför kommunens gränser och att dessa näppeligen vore intresserade av att jobba i vår kommun om de blir tvingade att köra bil till och från sin arbetsplats - det handlar ju ofta om 20 mil dagligen.

Vid sth 40 km/h kommer resan till Sundsvall att ta 15 minuter längre -redan där uppstår en kraftig försämring. Nästa tåg tillbaka måste då gå 15 minuter senare och ankomma Östersund 30 minuter senare än idag och då försvinner möjligheten att för Sundsvall och Ånge att nå Mittuniversitetets utbildningar i Östersund.

Vidare så kommer inte anslutningar från Sundsvall för resa mot Stockholm kunna upprätthållas och eftersom tågsätten på Mittbanan - ja hela Norrtågsupplägget bygger på maximal trafik med begränsat antal tågsätt så måste antalet turer begränsas.

Resultatet blir längre restid, färre turer och därav betydligt färre som kan nyttja tåget för sina resor.

Till detta kommer den godstrafik som idag går på Mittbanan. SCA satsar just nu över 8 miljarder vid Östrandsfabriken i Timrå - Sveriges största industrisatsning någonsin. Råvaran kommer till stor del från skogarna här västerut och den transporteras med tåg. Visst kan ett timmertåg klara 15 minuters längre resa men de låser också banan 15 minuter längre på aktuell sträcka och det är redan idag väldigt trångt med alldeles för få mötesstationer. Detta kan också göra att restiden för persontrafiken tappar ytterligare tid eller att antalet tåg vissa tider på dygnet måste begränsas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slidersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.



YTTRANDE FRÅN ÅRE KOMMUN

Sänk inte hastigheten på Mittbanan

Åre kommun har tagit del av samrådsutgåvan JNB 2018, daterad 2016-09-30. Vi kan inte acceptera att sträckan mellan Stöde och Vattjom på bandel 224 Änge- Sundsvall får nedsatt hastighet till 40 km/h.

Mittbanan en viktig del av Mittstråket

Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim är viktigt för personresor och godstransporter och har stor betydelse ur såväl lokalt, regionalt, nationellt som internationellt perspektiv. Utefter Mittstråket bor en halv miljon invånare. Stråket har nationellt definierats som ett trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter.

Mittstråket är utpekad som en del i det Europeiska transportnätet (TEN-T) vilket utgör den strategiska ramen för infrastrukturbyggande inom EU. Avsikten är att bidra till ökad tillgänglighet genom en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och medverkar till sammanhållning i hela unionen. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av två olika delar, Core Network och Comprehensive Network där Mittstråket utgör en viktig del av den sistnämnda.

Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien är en viktig del i detta stråk. På Mittbanan bedrivs såväl person- som godstrafik. Persontrafik på Mittbanan bedrivs bland annat på uppdrag av Norrtåg med upphandlad regionaltågstrafik på sträckan Sundsvall-Östersund med nio dubbelturer per dag. Fem av Norrtågs turer fortsätter till Åre/Duved och två av dessa går, efter byte i Storlien, vidare till Trondheim med NSB. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv och betyder mycket för den regionala utvecklingen i såväl Jämtlands som Västernorrlands län. Regionaltågstrafiken ger i Sundsvall kopplingar norrut mot Umeå och söderut mot Stockholm och södra Sverige i övrigt.

Hastighetssänkningen omöjliggör en framgångsrik trafikering

Den hastighetssänkning på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom som anges i samrådsutgåvan till JNB 2018 skulle medföra cirka 15 minuters längre restid med tåg. Detta är i sig en helt oacceptabel restidsförlängning. Den sammanlagda restidsförlängningen för Norrtågs nio dubbelturer skulle uppgå till cirka fyra och en halv timme. En sådan sammanlagd restidsförlängning riskerar att omöjliggöra trafikering med nio dubbelturer per dag.

Att både förlänga restiderna och minska turutbudet på Mittbanan skulle allvarligt försämra möjligheterna till arbetspendling efter Mittstråket. Det skulle också allvarligt försämra förutsättningarna för Mittuniversitets verksamhet som har Campus i både Östersund och Sundsvall.

Det påverkar förutsättningarna för besöksnäringen med stora resandeströmmar mycket negativt. Nuvarande samråd rör förhållandena för 2018. Åre kommun ser givetvis en risk i att det blir effekter även för 2019-års trafik. Under 2019 står Åre och Östersund värd för två världsmästerskap - alpina VM i Åre och skidskytte VM i Östersund. Dessa arrangemang har stor betydelse för regionen och Sverige med tillresande från hela världen. I det sammanhanget utgör en försämring av det slag som nu föreslås ytterst olämpligt.



Sundsvall är en viktig nod för hela tågtrafiksystemet i vår del av landet. Stora restidsförlängningar på Mittbanan med ändrade tider och ändrat turutbud är allvarligt och påverkar för resande med tåg norrut på Ådalsbanan/Botniabanan och söderut på Ostkustbanan.

Såvitt vi förstått är bakgrunden till den aviserade hastighetsstandarden den dåliga standarden på rälsen. Vi har också fått signaler om att det saknas avsatta medel i Trafikverkets budget för ett rälsbyte.

Det är helt nödvändigt att Trafikverket snarast vidtar de åtgärder som behövs så att den aviserade hastighetssänkningen inte blir en realitet. Förutom att omprioritera medel för underhållsinsatser måste Trafikverket omedelbart påbörja planering och upphandling av de åtgärder som behövs på banan. Det viktigt att rälsbyte och andra nödvändiga åtgärder görs på ett sådant sätt att störningarna på trafiken blir så små som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.

YTTRANDE FRÅN ÖSTERSUNDS KOMMUN

Sänk inte hastigheten på Mittbanan!

Östersunds kommun har tagit del av samrådsutgåvan av JNB 2018, daterad 2016-09-30.

Vi kan inte acceptera att sträckan mellan Stöde och Vattjom på bandel 224 Ånge – Sundsvall får nedsatt hastighet till 40 km/h.

Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim är en viktig pulsåder för personresor och godstransporter och har stor betydelse ur såväl regionalt, nationellt som internationellt perspektiv. Utefter Mittstråket bor en halv miljon invånare. Stråket har nationellt definierats som ett trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för internationella gods- och persontransporter.

Mittstråket är också utpekad som en del i det Europeiska transportnätet (TEN-T) vilket utgör den strategiska ramen för infrastrukturbyggande inom EU. Avsikten är att bidra till ökad tillgänglighet genom en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och medverkar till sammanhållning i hela unionen. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av två olika delar, Core Network och Comprehensive Network där Mittstråket utgör en viktig del av den sistnämnda.

Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien är en viktig del i detta stråk. På Mittbanan bedrivs såväl person- som godstrafik. Persontrafik på Mittbanan bedrivs bland annat på uppdrag av Norrtåg. Norrtåg har upphandlat regionaltågstrafik på sträckan Sundsvall – Östersund med nio dubbelturer



per dag. Fem av dessa turer fortsätter till Duved och två av dessa går, efter byte i Storlien, vidare till Trondheim. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv och betyder mycket för den regionala utvecklingen i både Jämtlands och Västernorrlands län. Regionaltågstrafiken ger också kopplingar norrut mot Umeå och söderut mot Stockholm och södra Sverige i övrigt.

Den hastighetssänkning på Mittbanan mellan Stöde och Vattjom som anges i samrådsutgåvan till JNB 2018 skulle medföra cirka 15 minuters längre restid med tåg. Detta är i sig en helt oacceptabel restidsförlängning. Än värre är att den sammanlagda restidsförlängningen för Norrtågs nio dubbelturer skulle uppgå till cirka fyra och en halv timme. En sådan sammanlagd restidsförlängning riskerar att omöjliggöra trafikering med nio dubbelturer per dag.

Att både förlänga restiderna och minska turutbudet på Mittbanan skulle allvarligt försämra möjligheterna till arbetspendling efter stråket. Det skulle också allvarligt försämra förutsättningarna för Mittuniversitets verksamhet som har Campus i både Östersund och Sundsvall. Det skulle också påverka förutsättningarna för besöksnäringen mycket negativt. Nuvarande samråd rör förhållandena för 2018, men Östersunds kommun ser givetvis en risk i att det blir effekter även för 2019-års trafik. Under 2019 står Östersund och Åre värd för två världsmästerskap, alpint VM i Åre och skidskytte VM i Östersund. Dessa arrangemang har stor betydelse både för regionen och nationen med tillresande från hela världen. I det sammanhanget utgör en försämring av det slag som nu föreslås som ytterst olämpligt.

Sundsvall är en viktig nod för hela tågtrafiksystemet i denna del av landet. Det innebär att stora restidsförlängningar på Mittbanan med ändrade tider och ändrat turutbud allvarligt skulle påverka också tågtrafiken norrut på Ådalsbanan/Botniabanan och söderut på Ostkustbanan.

Såvitt vi förstått är bakgrunden till den aviserade hastighetsstandarden den dåliga standarden på rälsen. Vi har också fått signaler om att det saknas avsatta medel i Trafikverkets budget för nödvändigt rälsbyte.

Det är helt nödvändigt att Trafikverket snarast vidtar de åtgärder som behövs så att den aviserade hastighetssänkningen inte blir av. Förutom att omprioritera medel för underhållsinsatser måste Trafikverket omedelbart påbörja planering och upphandling av de åtgärder som behövs på banan.

Det viktigt att rälsbyte och andra nödvändiga åtgärder görs på ett sådant sätt att störningarna på trafiken blir så små som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för förtydligande av de konsekvenser som en nedsättning av största tillåtna hastighet på sträckan Stöde - Vattjom skapar. När JNB 2018 gick ut på remiss fanns inte ekonomiskt utrymme för att under 2017 utföra det slipersbyte på sträckan som är nödvändigt för att undvika den i JNB-remissen annonserade nedsättningen till 40 km/h. Under hösten har det dock skapats. Slipersbytet kommer under genomförandet att i största möjligaste mån samordnas med övriga banarbeten på sträckan, och nedsättningen till 40 km/h kommer alltså inte att realiseras i Tågplan 2018.

Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Antalet PSB har ökat från 12st i T17 till 20st i T18. 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 hittills inte en enda gång haft samtliga tåg konstruerade, eller ens med, i utkastet. Vi tvingas lämna synpunkter på tåg och trafikupplägg som vi inte ser, med dåliga tidtabeller, tvister och ändringar adhoc som följd. Vi anser att det är ett rimligt krav att Trafikverket får ordning på sin kapacitetstilldelningsprocess.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket strävar efter att anpassa samtliga PSB i den fastställda tågplanen, kravet är således rimligt. Av den anledningen pågår ett arbete för att klarlägga om nuvarande kriterier för vilka banarbetsobjekt som ska vara PSB ses över, därutöver kommer en analys göras hur resurssättning ska vara för att uppnå detta.

Att samtliga tåglägen ska vara med och hanterade i Utkastet är ett krav vi har. Trafikverket avser inför Tågplan 2018 se över rutinerna för att åstadkomma detta.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo anser att Arbete V6 Alingsås, V30 samt At-lina arbete V1 Kil-Öx trafikavbrott borde vara PSB och ersätta några av de PSB som finns på Östra regionen som vi anser inte har anledning att behandlas som PSB. Beträffande AT-linan Kil-Öx måste denna dock ta hänsyn måste till övriga avstängningar på VSB så att omledningsmöjligheter säkerställs aktuella perioder.

Trafikverkets kommentar

Den totala mängden PSB inför T18 så stor att några måste stå tillbaka för att dessa dimensionerande objekt skall bli hanterbara under konstruktionen.

Trafikverket kommer att säkerställa omledningssträckor

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket strävar efter att anpassa samtliga PSB i den fastställda tågplanen, kravet är således rimligt. Av den anledningen pågår ett arbete för att klarlägga om nuvarandekriterier för vilka banarbetsobjekt som ska vara PSB ses över, därutöver kommer en analys göras hur resurssättning ska vara för att uppnå detta.

Avsnitt 3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnittet bör kompletteras med dokumentidentitet för införandeplanen, eller länk till dokumentet.

Trafikverkets kommentar

Dokumentidentitet till införandeplan samt länk till hemsida om prognos för ERTMS-införandet har lagts till i avsnittet.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I "Sammanställning över förändringar" anges under kap 4 att i enlighet med MPK:s vokabulär så är "tilldelad" utbytt mot "avtalad" i hela kapitlet" men så är inte fallet, det är bara gjort här och där och inte ens kapitelrubriken är ändrad. Förändringen måste dessutom tänkas igenom först, "Tilldelad" betyder "definitivt reserverad i avvaktan på att TRAV tecknas" och "Avtalad" betyder att TRAV tecknats utifrån tilldelat/tilldelade tåglägen. Det är uppenbart olika begrepp som måste hållas isär och inte kan ha samma namn.

Den MPK-tanke som introduceras här är att TRAV i framtiden bara tecknas för vissa punkter i tåglägets väg, som är intressant för den sökande, inte för varje punkt i tåglägets väg. Tilldelad kan mycket väl fyllas med denna innebörd genom en definition, utan att termen i sig byts ut.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har sett över texten i kapitel 4 och rättat enligt synpunkt och skrivit avtalad i stället för tilldelad. När det gäller förändringen att byta ut tilldelad mot avtalad så anser Trafikverket att de tjänster där Trafikverket och den sökande har överenskommet om ett åtagande och det finns ett TRAV som omfattar åtagandet, så är åtagandet att betrakta som Avtalad, annars Tilldelad.

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande- eller högre än för affärsresor. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fiärrtrafik kan slå undan regional- och lokaltrafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser mer sällan.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag- fredag är olyckligt. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen.

Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik.

En fortsatt översyn av prioriteringskriterierna kan utgöra en del i ett sådant arbete. Ramavtal eller ett system med fördefinierade kanaler utgör andra, mer kraftfulla verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande. Ett sådant system kan för övrigt också gynna snabbtågens framkomlighet.

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 sker1 dimensionerande tidsavsnitt och förskjutningarna innebär att fler bussar måste sättas in.

Vi saknar vidare en värdering av vilka alternativa transportlösningar som står till buds och kostnaderna för dessa i 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 har för avsikt att inleda ett arbete där prioriteringskriterierna ska ses över.

Avsnitt 4.2.2 Ad hoc-ansökan

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

4.2.2.2 Ad hoc-ansökan

Under rubriken "riktlinjer för ad hoc-ansökan" anges att "ansökningar med kort varsel, orsakade av störning, ska kompletteras med begäran om förtur". Detta förfarande anser vi är att betrakta som omotiverat dubbelarbete samt att det regelmässigt riskerar att ytterligare försena processen.

TKAB:s bestämda ståndpunkt är att ansökan med kort varsel under ovan angivna förutsättningar per automatik skall ges förtur, utan att särskild ansökan om förtur behöver upprättas.

Trafikverkets kommentar

I skrivande stund utvecklas en ny systemlösning där det kommer att finnas en kryssruta för detta.

Avsnitt 4.2.3 Ansökan om kapacitet på driftplatser

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Stycket speglar inte den senaste tidens diskussion mellan SJ och Trafikverket om hur sidospår ska betraktas och beskrivas. Att ansöka om uppställning endast sker utifrån spårlängd och tid för uppställning speglar inte att denna kapacitet används för att ta hand om tåg före och efter omlopp samt före och efter verkstadsunderhåll. Operatörer måste städa, furnera, trycka vatten, genomföra klargöring och mer därtill på dessa uppställningsspår. Vid möte med Lena Erixon har detta berörts två gånger under 2016 och JNB bör spegla dessa mötenas andemening. SJ anser att Trafikverket saknar hinder att uttrycka sig kring sidospår på ett mer drifttillvänt sätt än i dag och att rätta till 4.2.3 är en bra start.

Konkret vill SJ att TrV tar till sig att kapacitet för uppställning på sidospår bör döpas om till kapacitet för uppställning och lätt terminaltjänst, alternativt att processen för detta speglar att kapaciteten ska kunna fördelas utifrån fler kriterier än önskad spårlängd.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket välkomnar dialogen med SJ. De synpunkter som ni framför omhändertas i pågående utvecklingsarbete med Trafikverkets anläggningar för tjänster. Exempel på sådant är arbetet med riktlinjen "Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet" samt projektet "Reglering av tjänster på sidospår". JNB-processen följer en given EU-övergripande tidsordning, medan utvecklingsarbetet inom området Anläggning för tjänst utgår från andra behov och förutsättningar.

Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tidpunkten för förslaget måste tidigareläggas, det är mycket olämpligt att ha juli månad som remisstid. De flesta beslutsforum har sommarledigt och aktiviteten kan knappast betraktas som så akut att semestrar ska innehållas.

Trafikverkets kommentar

Tidsplanen för framtagande av den årliga tågplanen följer en europeisk överenskommelse om samordning mellan länder för att skapa bra förutsättningar för de järnvägsföretag som bland annat verkar över landsgränser. För denna process utgår tidsaxeln från start av tågplanen, där framgår det att Utkastet ska skickas ut vid den tidpunkten som nu sker.

YTTRANDE FRÅN MÄLAB AB

Förslag till justeringar:

- Trafikverkets publicering av förslag 3/7 bör sättas till klockslag, 09.00.
- Synpunkter på förslag till T18, tidpunkten den 4/8 bör justeras från 09.00 till 17.00.
- Det bör även tillföras datum när olika utkast ska presenteras, ex i slutet av maj, respektive i augusti.

Trafikverkets kommentar

Tidsplanen för framtagande av den årliga tågplanen följer en europeisk överenskommelse om samordning mellan länder för att skapa bra förutsättningar för de järnvägsföretag som bland annat verkar över landsgränser. För denna process utgår tidsaxeln från start av tågplanen, där framgår det att Utkastet ska skickas ut vid den tidpunkten som nu sker.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo tycker tidsplanen för tilldelning av kapacitet är välplanerad förutom en aktivitet "Ad hoc processen startar". Vi vill börja senast 171009 för att Ad-hoc processen ska få en smidig och smärtfri start, som det är planerat nu hinner vi samla på oss en "hög" med beställningar innan "Ad-hoc processen startar". Datumet 171017 passar även illa för Green Cargo månadsplanering eftersom vår deadline för planerade/optimerade ändringar i december 2017 är 171013.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket strävar efter att öppna ad hoc-processen så snart som möjligt efter fastställd tågplan. Idag styrs denna öppning av de beroenden som finns mellan olika systemverktyg. I samband med nytt planeringsverktyg finns möjligheten att öppna tidigare

Avsnitt 4.3.2 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo vill att Trafikverket strävar och snarast uppfyller Järnvägslagen Kapitel 6 § 16 "En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar"

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att införa nya arbetssätt och systemverktyg med strävan att förkorta handläggningstiderna väsentligt.

Avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Kap 4.3.3.1 Banarbeten,

PSB-avgränsningen är definierad så att den leder till att en del väldigt omfattande arbeten först delges JF senare under processen. Det är angeläget att hitta en modell att tidigt beskriva fler stora arbeten utan att det för den skull måste inarbetas i grundbeställningen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket strävar efter att anpassa samtliga PSB i den fastställda tågplanen, kravet är således rimligt. Av den anledningen pågår ett arbete för att klarlägga om nuvarande kriterier för vilka

banarbetsobjekt som ska vara PSB ses över. Inom ramen för det vi kallar strategisk dialog, dialog rullande fem år framåt, är ett syfte att skapa kunskap om de större banarbetsobjekten tidigt.

Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Tilldelningsprocessen inför T17 har återigen med all tydlighet visat att det inte finns några som helst garantier för ett stabilt utbud för vare sig lokal-/regionaltågen eller snabbtågen. Med tanke på de stora samhällsekonomiska värdena som står på spel vill vi ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en mer generell dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. En fortsatt översyn av prioriteringskriterierna kan utgöra en del i ett sådant arbete. Ramavtal eller ett system med fördefinierade kanaler utgör andra, mer kraftfulla verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande. Ett sådant system kan för övrigt också gynna snabbtågens framkomlighet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att inleda ett arbete där prioriteringskriterierna ska ses över.

När det gäller ramavtal finns numera en EU-förordning som reglerar förutsättningarna för att tillämpa ramavtal för det fallet att infrastrukturförvaltaren erbjuder sådana avtal. Mot bakgrund av att Trafikverket hittills bedömt de legala förutsättningarna som svårtillämpade, har Trafikverket för närvarande ingen avsikt att införa möjligheten att teckna ramavtal.

Avsnitt 4.8.2 Operativa regler

YTTRANDE FRÅN SJ AB

De principer som prioriteringsmodellen vid tilldelning bygger på återspeglas inte i de operativa beslutskriterierna, OBK, vilket bör åtgärdas. I väntan på en sådan ändring bör OBK ändras så att det är tydligt att försenad långväga trafik måste prioriteras upp då denna har svårt att återhämta sig utan hjälp från Trafikledningen. Det sitter många resenärer i dessa tåg och en sådan åtgärd skulle betyda mycket för resenärspunktligheten. En minsta åtgärd vore åtminstone att stryka principen om att rättidigt tåg har företräde.

SJ har tagit upp frågan vid två tillfällen under 2016 med Lena Erixon och vid det senaste mötet i oktober beslöts att Catrin Carlson skulle starta ett arbete för att ta uti med långväga tågs punktlighetsutmaning, SJ är medvetna om detta och avvaktar det arbetet men för formens skull vill bolaget påminna om behovet, som en årlig tradition.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets avsikt är att starta upp ett arbete kring punktligheten för långväga tåg samt i vilken form ett sådant arbete ska kunna genomföras

Kapitel 5 - Tjänster

Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster

YTTRANDE FRÅN TRANSWAGGON AB

Vad är den praktiska skillnaden mellan skrivelsen i Jnb2017 och den nya skrivelsen i Jnb2018 i avsnitt 5.3.1.4, Spårkapacitet för uppställning?

- I Jnb2017 står det "uppställning av fordon för kortare tid".
- I Jnb 2018 står det "omloppsnära uppställning av fordon".

Transwaggon är ett företag som bara hyr uppställningsplatser och inte bedriver någon egen trafik. Betyder detta någon ändring för oss?

Trafikverkets kommentar

Ändringen är en anpassning till Trafikverkets uppdrag gällande uppställning. Sidospår i Trafikverkets infrastruktur (huvudsystemet) är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag. Tjänsten "Spår för uppställning" kommer från och med T18 att tilldelas villkorat till de sökande som endast ansöker om uppställning utan koppling till ett tågläge.

Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Tjänster som gäller Specialtransporter och farligt gods TDOK 2014:0078, Riktlinjer gällande axellast och linjekategorier är ännu ej klar.

Trafikverkets kommentar

TDOK 2014:0078 innehåller Trafikverkets krav gällande hantering av samverkan mellan järnvägsfordons axellaster och Trafikverkets infrastruktur. Trafikverket har även beslutat om "Hantering av 6-axliga GC-vagnar med "gammal" lastmärkning", TRV 2016/83921. Detta beslut är nu kommunicerat till Green Cargo. TRV beklagar att beslutet drog ut på tiden.

Kapitel 6 – Avgifter

YTTRANDE FRÅN MÄLAB

Förändringarna av passageavgifterna i Stockholmsområdet innebär att tåg på Västra stambanan som trafikerar Stockholm drabbas av dubbla passageavgifter i Stockholm. Genomgående tåg på Västra stambanan mot Uppsala drabbas av ytterligare en passageavgift, dvs. tre passageavgifter per tåg. Passageavgifterna bör ändras så att ett tåg inte drabbas av fler än en passageavgift per område (ex.

Stockholmsområdet). Viktigast är dock att återgå till nuvarande läge med en passageavgift på västra stambanan in mot Stockholm, förslagsvis tas den nya passageavgiften mellan Järna och Gnesta bort.

Enbart för Sörmlandspilen innebär principförändringen av passageavgifterna en kostnadsökning på 1,3 mkr/år.

Trafikverkets kommentar

Gnesta - Järna är en sträcka med en konsekvent hög belastning under den tid då passageavgiften är tillämplig. Det beror på den blandade trafiken som innefattar såväl pendeltåg och regionaltåg som fjärrtåg och godståg. Här finns också korsande tågrörelser för att pendeltågen ska nå plattformsspåret.

Trafikverket har infört passageavgifter i storstadsområdena där mätningar av kapacitetsutnyttjandet visar att det finns flaskhalsar under vissa tider. Det gäller såväl sträckan Gnesta – Järna som Södertälje Syd övre – Flemingsberg.

Det finns inga särskilda begränsningar när det gäller hur många passager vi kan använda i områden med temporära kapacitetsbrister. Vi överväger fortlöpande hur många passager som det är lämpligt och rimligt att ha. De nya passageområdena i Stockholm har kända kapacitetsbrister sedan tidigare, Trafikverket synliggör dem med en avgift i samband med att de tidigare passageområdena upphör.

Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

I stycke 4 står att alla avgifter ska betalas om kapaciteten inte används och inte har avbokats. Vi utgår dock från att spåravgiften är undantagen. Det vore anmärkningsvärt att begära att spåravgift ska betalas då inte något slitage uppstått i det läget.

Trafikverkets kommentar

Om tåget inte avbokats eller ställts in akut ska samtliga avgifter betalas som om kapaciteten använts. Spåravgiften är en av dessa avgifter.

Avsnitt 6.2 Avgiftssystem

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I JNB 2018 ändras passageavgifterna kring Stockholm så att område:

- Karlberg Centralen (område A)
- Centralen-Stockholm södra (område B)
- Slopas och ersätts av fyra nya områden:
- Ulriksdal-Skavstaby (område F)
- Huvudsta-Barkaby (område G).
- Flemingsberg-Björnkulla-Malmsjö-Södertälje Syd övre (område H)



- Järna-Gnesta (område I)

Detta innebär att SJ under T18 inte kommer att betala för passageavgifter för tjänstetåg HGL-CST, CST-KE och KE-NBT-CST vilket är rimligt och helt i enlighet med tidigare framförda önskemål från SJ.

SJ förundras däremot över valet att dela sträckan Flemingsberg - Gnesta i två passageavgiftsområden och att det överhuvudtaget tas ut en passageavgift för sträckan Järna-Gnesta som i grunden har allt få låg kapacitet med 5 min mellan tågen.

Passageavgiften antas ha syftet att styra bort tåg från peaktid i storstäder men det är då resenärerna vill åka så i praktiken blir det bara en omflyttning av operatörers intäkter till TrV via avgiftssystemet.

SJ ber TrV att redovisa:

principen för ändringen av områden för passageavgifter i Stockholm effekten av avgiften förklarad mot avgiftens syfte.

Trafikverkets kommentar

Vi har delat sträckan Flemingsberg – Gnesta i två passager för att de två passagerna har delvis olika trafikmönster. Sträckan Gnesta-Järna har pendeltågstrafik som stannar längs sträckan och därmed ger upphov till hastighetsskillnad samt korsande tågrörelser som ger kapacitetsbegränsningar. På sträckan Södertälje Syd övre – Flemingsberg finns inga pendeltåg som stannar. Däremot finns blandad trafik som ger begränsningar. Passageavgifterna runt Stockholm är ett sätt att spegla kapacitetsbegränsningar. Vi överväger fortlöpande utformningen och t.ex. hur många passager som det är lämpligt och rimligt att ha.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Varför är det gränser vid Sävenäs rangerbangård, något som slår enbart mot godstrafiken?! I så fall vore det lika naturligt att ringa in Göteborgs centralstation. Vad ligger utanför gränsområdet vid Sävenäs rangerbangård, figur 6.3?

Trafikverkets kommentar

Figur 6.3 avser passageavgiften Göteborg. Denna avgift har inte förändrats jämfört med T17.

Gränserna vid Sävenäs rangerbangård syftar till att klargöra att passageavgift inte tas ut för lokala rörelser mellan Sävenäs Rangerbangård och Sävenäs lokstation. I övrigt gäller att rörelser inom område C ger upphov till passageavgift under de tider passageavgift är tillämplig. Enbart en passageavgift per tåg gäller inom hela område C under den tid då avgiften är tillämplig. Som framgår av beräkningsexempel 3 i JNB bilaga 6 A avsnitt 2.2 tas en passageavgift ut för ett tåg som kör från Sävenäs rangerbangård till Göteborgs hamn en helgfri vardag 08.45.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Vi anser att höjningen av tåglägesavgifterna är orimlig då inga förbättringar i infrastrukturen har genomförts. Det blir därmed omöjligt att genom ökat produktivitet kompensera för de ökade kostnaderna. Under punkt 3.4. Trafikrestriktioner redovisas tvärtom ett stort antal banor där hastigheten kan komma att sänkas p.g.a. bristande infrastruktur.

Vidare anser Sörmlands kollektivtrafikmyndighet att införandet av en passageavgift på sträckan Järna-Gnesta slår oproportionellt hårt mot just det kollektivtrafikupplägget vars enda uppgift är att trafikförsörja orterna Järna, Mölnbo och Gnesta, nämligen Gnestapendeln. Detta samtidigt som trafikens attraktivitet försämrar, se ingressen. Vi är medvetna om att trängseln på denna bana är stor, men det finns inga hållbara alternativa sätt att transportera det stora antalet resenärer i stråket Södertälje centrum-Gnesta, särskilt inte i de för pendlare viktiga tider när avgiften föreslås tas ut. Det är angeläget att Trafikverket som samhällsutvecklare inte tappar helhetsperspektivet och beakta sådana omständigheter. Att passageavgiften är planerad för området Järna-Gnesta får också orimliga konsekvenser för regionaltågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) som då skulle passera och betala för två avgiftsbelagda områden.

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

Vi konstaterar med tillfredsställelse att högnivå ej tillämpas för tåglägesavgifter på sträckan Barkarby- Bålsta samt Flemingsberg- Södertälje.

Däremot vill vi åter påpeka att passageavgifterna i praktiken fungerar som en extra skatt på den spårburna kollektivtrafiken, i stället för att det som avsett blir ett medel att styra bort trafik. Passageavgifterna medför en väsentlig kostnad för Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen eftersom vårt uppdrag är att trafikera aktuella sträckor under högtrafik för att avlasta trafikanätet och bidra till regionens klimatmål.

Trafikverkets kommentar

Gnesta–Järna är en sträcka med en konsekvent hög belastning under den tid då passageavgiften är tillämplig. Det beror på den blandade trafiken som innefattar såväl pendeltåg och regionaltåg som fjärrtåg och godståg. Här finns också korsande tågrörelser för att pendeltågen ska nå plattformsspåret.

Trafikverket har infört passageavgifter i storstadsområdena där mätningar av kapacitetsutnyttjandet visar att det finns flaskhalsar under vissa tider. Det gäller såväl sträckan Gnesta–Järna som Södertälje Syd övre – Flemingsberg.

Vi överväger fortlöpande utformningen och t.ex. hur många passager som det är lämpligt och rimligt att ha. Syftet med passageavgiften är att visa på kapacitetsbristen och därmed ge incitament till de som kan att välja andra vägar och tider.

Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Spåravgiften ska baseras på det slitage tåget ger upphov till. Trafikverkets förslag till beräkningsmodell baseras på att största STAX för enskild vagn ska dimensionera hela tåget. Green Cargo anser att detta inte speglar verkligheten. En mer rättvisande bild vore att medel-STAX för hela tåget används.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har ambitionen att gradvis utveckla spåravgiften så att den bättre speglar sambandet mellan järnvägstrafik och nedbrytning av infrastrukturen. Detta samband är mycket komplext, men



det är väl belagt att axellast har en stor betydelse för slitaget och det är vidare uppenbart att tillämpliga regler ger Trafikverket rätt att lägga axellast till grund för differentiering av avgiften.

Den nuvarande modellen, som bygger på att högsta axellast är dimensionerande för avgiften, innebär inte att vi anser att högsta axellast är ett bättre sätt att fånga det verkliga sambandet än genomsnittlig axellast, utan ska ses som ett led i vår strävan att gradvis utveckla avgiften. Vi har därför inga principiella invändningar mot att utveckla avgiften så att genomsnittlig axellast för hela tåget används. Om så sker kommer emellertid de nivåer som anges i JNB samrådsutgåva tabell 6.1 att ändras som en naturlig följd.

Det är korrekt att höjningen för godstrafik är 11 % mot 4 % för persontrafik. Det är emellertid också så, vilket framgår av Trafikverkets effektanalyser av banavgifter, att godstrafikens kostnadstäckningsgrad uppgår till ca. 60 % samtidigt som den är avsevärt högre för persontrafiken. Detta framgår av tabellerna 24 och 25 i Trafikverkets senaste analysunderlag (se länk). Detta förhållande innebär i sig att banavgifterna för godstrafiken inte speglar det verkliga slitaget, även om medelaxellast skulle användas. Höjningen syftar till att godstrafiken ska betala en större andel av sina kostnader.

http://www.trafikverket.se/TruSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regionoverskridande/1.%20Styrmedel/pm_effektbeskrivning_forslag_avgifter_jnb_2018.pdf

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Real Rail anser att prishöjningar skall ske i paritet mellan person- och godstrafik. Från JNB 2017 till JNB 2018 ser vi en prishöjning med 11% för godståg >20 ton men endast 4% för persontåg > 20 ton.

Trafikverkets kommentar

Det är korrekt att höjningen för godstrafik är 11 % mot 4 % för persontrafik. Det är emellertid också så, vilket framgår av Trafikverkets effektanalyser av banavgifter, att godstrafikens kostnadstäckningsgrad uppgår till ca. 60 % samtidigt som den är avsevärt högre för persontrafiken. Detta framgår av tabellerna 24 och 25 i Trafikverkets senaste analysunderlag (se länk). Höjningen syftar till att godstrafiken ska betala en större andel av sina kostnader.

http://www.trafikverket.se/TruSeFiler/Foretag/Planera_o_utreda/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Regionoverskridande/1.%20Styrmedel/pm_effektbeskrivning_forslag_avgifter_jnb_2018.pdf

Avsnitt 6.4.1 Bokningsavgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo förordar 45 dagar som första gräns gällande bokningsavgiften då det harmoniserar bäst med vår produktionsplan.

Green Cargo kräver att specifikation erhålls i Kling, över vilka tåg som ej avbokats och ej gått.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ändrar tidsperioden för bokningsavgiften från 59 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation till 48 dagar. Modellen harmoniserar nu med motsvarande modell i Danmark.

Trafikverket avser att inte erbjuda en specifikation i Kling över tåg som ej är avbokade och heller inte har avgått.

Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Redan i JNB 2012 införde Trafikverket en modell för verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter som ett incitament för samtliga aktörer att minimera avvikelser. Trots den tid som gått sedan införandet har TRV fortsatt stora problem med att ange rätt orsakskod, vilket lett till ökat administrativt arbete för Green Cargo med att kontrollera och överklaga felaktiga orsakskoder.

Vi föreslår därför som en kompensation för vårt administrativa arbete, att TRV får erlægga en avgift á 1000 kr per försening alternativt 10 000 per händelse¹ där den ursprungliga orsakskodningen ändrats genom överklagande.

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

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

Trafikverkets kommentar

Det är inte möjligt att tillämpa kvalitetsavgifter enligt 7 kap 22 a § för felkodning eftersom avgift ska utgå för den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. Det är alltså fråga om "utnyttjande av infrastrukturen", vilket inte registrering av orsakskod kan anses vara.

En översyn av orsakskodlistan pågår i samarbete med representanter från branschen, bland annat från Green Cargo.

Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.5.1.1

Stor osäkerhet kring orsakskoden (FAT).

Green Cargo förutsätter att TRV tänkt igenom alla tänkbara scenarior när det gäller fakturering och händelser så att JF inte drabbas av ytterligare administrativt arbete och kostnader det medför.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har sedan beslutet att införa orsakskoden FAT gjort löpande arbete för att hanteringen av aktiviteter kopplade till orsakskodning och fakturering ska fungera bra vid starten den 11 december 2016.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Real Rail anser att samtliga förseningar som är underlag för kvalitetsavgift enligt tabeller 6.20 till 6.22 skall kunna överklagas. Om oenighet råder om en 2 minuters försening skall även den antingen hanteras eller icke debiteras.

Trafikverkets kommentar

Rutinen för att begära förnyad bedömning av en orsakskod följer modellen verksamhetsstyrning där en merförsening debiteras kvalitetsavgifter först då den uppnår 5 minuter eller mer.

Kapitel 7 – Allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 7.3.1 Trafikverkets leverans

YTTRANDE FRÅN SJ AB

De allmänna avtalsvillkoren är föremål för en omförhandling mellan Trafikverket, BTO med flera varför vissa av synpunkterna nedan inte förväntas orsaka ytterligare arbetsflöden, det är dock av vikt att varje part belyser viktiga aspekter i det gemensamma regelverket då det stimulerar framdriften och en rimlig tillämpning av villkoren.

TrV ombeds förtydliga vad som avses med att leverera tåglägen, punkten är av central betydelse men mycket kortfattat beskrivet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ska tillhandahålla tåglägen och övriga tjänster i enlighet med avtalet och dessa finns närmare beskrivna i kapitel 5 i JNB.

Avsnitt 7.4.1 Kvalitetsavgift vid avvikelse

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I första stycket används "tågläge" men inte "övriga tjänster" för det ömsesidiga nyttjandet och leveransen, TrV ombeds redogöra skälet för detta.

Trafikverkets kommentar

Modellen för verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter med ekonomiska incitament omfattar nyttjandet av tågläget kopplat till mätpunkter i infrastrukturen och akut inställda tåg.

Avsnitt 7.4.2 Avgift vid omledning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Stycket bör kompletteras med andra orsaker för omledning än banarbete, till exempel operativa störningar. Det vill säga ifall trafik måste omledas på grund av en operativ störning, eller annan orsak där TrV är ansvarig, ska SJ betala avgift enligt kontrollplanerad färdplan.

Trafikverkets kommentar

Avgifter vid omledning som inte kan hänföras till JNB Kap 7.4.2 hanteras i Kap 7.4.3 Ersättning för merkostnader.

Avsnitt 7.4.3 Ersättning för merkostnader

YTTRANDE FRÅN SJ AB

7.4.3 Ersättning för merkostnader vid försening*,

Avvikelsekodningen ligger till grund för rätten till ersättning vid merkostnader. Avvikelsekodningen beslutas av TRV ensamt. Ordningen att en part på egen hand kan avgöra sitt ansvar är felaktig och skapar obalans i avtalet.

Trafikverkets kommentar

Det finns en modell för hur orsakskoder ska hanteras och kan överklagas, om parterna inte är överens beskriver avtalet en modell för hur samråd och tvister hanteras. Det pågår tillsammans med branschen ett utvecklingsarbete i syfte att utveckla bedömning av orsakskoder.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

TRV har i JNB 2018 på två av tre ställen i ovan nämnda paragraf avseende vilken typ av merkostnader som ersätts justerat "det berörda tåget" till "det berörda tågläget" avseende ersättning för ersättningstrafik. På vilket sätt anser TRV att det berörda tåget skiljer sig från det berörda tågläget?

Trafikverkets kommentar

Det är tjänsten tågläge som avses och därför är formuleringen justerad i JNB vilket inte innebär någon förändring då avsikten är ett förtydligande för att undvika missuppfattningar.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ hänvisar även i denna del till SJs skrivelse daterad 2016-10-13 (vår ref SJCM 2015-0688) gällande tolkningen av rätten till ersättning för ersättningstrafik samt att kvalitetsavgifter avräknas ersättningen.



Rätten till "ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera)" synes ålderdomlig och bör moderniseras till att avse kostnader för digital störningsinformation.

Trafikverkets kommentar

Nuvarande formulering följer av det som bestämdes efter förra översynen av affärsvillkoren. Trafikverket kan förstå SJ AB:s synpunkt och att endast inrymma tryckt information i de accepterade merkostnaderna kan tyckas lite ålderdomligt. För att ta ställning till en sådan synpunkt behöver Trafikverket dock analysera frågeställning djupare tillsammans med branschen. Trafikverket bedömer att denna fråga bör analyseras i samband med kommande översyn av affärsvillkoren.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Att dra av kvalitetsavgifter innan ersättning för merkostnad utbetalas

Trafikverket gör före utbetalning av ersättning för merkostnader avdrag för kvalitetsavgifter som erhållits på grund av samma händelse. Modellen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter är en framåtsyftande incitamentsmodell för att skapa incitament hos branschens aktörer att minska antalet trafikstörningar. Syftet är inte att kompensera för merkostnader utan att skapa incitament hos branschens aktörer att minska antalet trafikstörningar. Någon anledning till att avräkna kvalitetsavgifter från ersättning för merkostnader finns därför inte. SJ kan inte heller finna stöd i Järnvägslagen för agerandet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anser att det inte är rimligt att flera ekonomiska styrmedel ska användas vid samma händelse och har därför valt att tillämpa principen om kvittning.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Ersättning för ersättningstrafik

I händelse av trafikstörning och under vissa givna förutsättningar ska TrV betala ersättning för vissa merkostnader i tågproduktion. Trafikverket tillämpar bestämmelsen på så vis att ersättning endast utgår för ersättningstrafik som går samma sträcka som det berörda tåget. SJ ifrågasätter riktigheten och rimligheten i denna tillämpning av bestämmelsen. Begreppet ersättningstrafik för det berörda tåget bör inte tolkas så snävt. Ersättning bör tvärtom utges för ersättningstrafik som sätts in för att hantera störningen för berört tåg på ändamålsenligt sätt. Syftet med bussarna är endast att minska störningens påverkan på de resande, inget annat, varför en snäv tolkning förvånar. Tolknningen medför endast att kostnaden för störningen återigen stannar på operatören istället för hos den part som orsakat störningen, en omständighet som förhandlingen av de allmänna avtalsvillkoren 2016 skulle rätta till.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ersätter den ersättningstrafik som tågläget omfattar.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

*Just detta ärende har SJ hänskjutit till samrådsorgan varför ingen ny aktivitet efterfrågas. SJ ser dock inget hinder i att TrV bemöter argumentationen i samrådsväret.

Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur sidospår

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Nattuppställning av fordon är en förutsättning för en effektiv pendeltågstrafik. Detta gäller särskilt centralt i Stockholm där de sista kvällstågen slutar och de första morgontågen börjar sin färd. Därför önskar MTR att stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan tas med i förteckningen över möjliga uppställningsplatser.

Trafikverkets kommentar

I vår roll som ansvarig för kapacitetstilldelningen på statens spåranläggning ingår att så samhällsekonomiskt möjligt planera kapaciteten för tåg och banarbeten. Citybanan ingår som en del i statens spåranläggning och vi kan inte begränsa möjligheten med att villkora kapacitet för uppställning på stationerna Odenplan och Stockholm City.

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

Nattuppställning av fordon är en förutsättning för en effektiv pendeltågstrafik. Detta gäller särskilt centralt i Stockholm där de sista kvällstågen slutar och de första morgontågen börjar sin färd. Därför önskar SLL att stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan tas med i förteckningen över möjliga uppställningsplatser för pendeltåg.

Trafikverkets kommentar

I vår roll som ansvarig för kapacitetstilldelningen på statens spåranläggning ingår att så samhällsekonomiskt möjligt planera kapaciteten för tåg och banarbeten. Citybanan ingår som en del i statens spåranläggning och vi kan inte begränsa möjligheten med att villkora kapacitet för uppställning på stationerna Odenplan och Stockholm City.

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten

REDOVISAS I BILAGA 1

Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Servicefönster – har för första gången lagts ut mera frekvent i tågplan T17 och man kan se att detta nu skapar stora problem för framförallt den långa godstågstrafiken som fått kraftigt förlängda gångtider eller flyttade lägen flera timmar. Med en allt större del av banan som har servicefönster befarar Green Cargo att den långväga godstågstrafiken får än svårare att upprätthålla konkurrenskraften gentemot andra trafikslag. Det gäller inte minst Green Cargo vagnslastsystem som är beroende av effektiva anslutningar i hubbarna för att fungera.

Precisering av övriga större arbeten på övriga regioner måste göras som Östra regionen gjort, d.v.s. med veckor och preliminära tider för att man ska kunna bilda sig en uppfattning om arbetets inverkan på tågplan.

Bilaga 3G 1.1

Kil-Öxnared, AT-lina. Green Cargo begär åtgärd på Laxå spår3 så att tungtransport kan och får gå där. Detta gäller omdiringsmöjlighet för Basetåget (Stora Enso) Ks-Gsh som annars inte kan gå under hela den period som arbetet pågår.

Falköping avstängt helgnätter V15, 19, 22, 35-36 Green Cargo MÅSTE kunna leda om basetåget via Kil (AT-linan) under dessa helger!

Bilaga 3G 1.3

Bandel 143: Risk för sänkt Stax. Boliden-tåget går med Tungvillkor idag. Hur kommer detta att vara fortsatt möjlighet?

Bandel 305: Bron över Dalälven vid Domnarvet. Risk för sänkt Stax. SSABs transporter får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor både för Stax och Stvm.

Bandel 313: Fv-Avky risk för varaktigt sänkt Stax över bron Järnvägsgatan. Får ej påverka Outokumpus trafik samt SSABs omdiringar, vilka går med tungvillkor för både Stax och Stvm.

Bro över E18 Västerås, sänkt Stax varaktigt. Problem för samtlig godstrafik med D2.

Bandel 382-383, Kil-Laxå: Risk för ökade restriktioner för tunga transporter. Får konsekvens för Basetåget (Stora Enso) samt Outokumpu till Dg. De går båda med tungvillkor idag och får ej påverkas.

Bandel 416 K-Hrbg: Risk för nedsättning 130km/h, får inte bli lägre då det skulle påverka posttågen.

Bandel 434 Uppsala-Gävle, risk för nedsättning 130km/h, får inte bli lägre då det skulle påverka posttågen.

Bandel 505: Åby, Kimstad spär växlar 105 och 106 Risk för Trafikstopp mot Finspång. Oacceptabelt SSAB skulle inte kunna bedriva sin verksamhet.

Bandel 625: Stenungsund spär växlar 42 klovning. Oacceptabelt, Flogas skulle bli allt för påverkade.

Bandel 631 Kil-CG: Risk för sänkt Axellast p.g.a. bärighetsproblem. Skulle orsaka problem för samtlig godstrafik med D2.



Bandel 851: Äh-Of risk för sänkt sth 40km/h. Oacceptabelt, Volvos tåg skulle bli allt för påverkade.

Trafikverkets kommentar

Kil-Öxnered, AT-lina: Åtgärd för att möjliggöra tungtransporter på spår 3 i Laxå kommer att utföras i samband med den större ombyggnad av Laxå bangård som planeras. Den kommer dock inte att genomföras före 2018, varför det kommer att vara en planeringsförutsättning för banarbetet Kil-Öxnered, AT-lina, att tungtransporter inte kan gå på spår 3 i Laxå.

Vad gäller övriga kommentarer tackar Trafikverket för förtydligande av de konsekvenser som realiserade risker för nedsättning av stax och sth skulle skapa. Vi vill dock förtydliga att sannolikheten för att dessa risker skulle falla ut under 2018 bedöms som låg. Åtgärder är identifierade för att släcka dessa presenterade risker, och den ekonomiska prioriteringen av samtliga åtgärder i underhållsplanen kommer att avgöra vilka risker som kan släckas de kommande åren.

När det gäller tungtransporter är det svårt att på förhand säga hur de kommer att drabbas av en stax/stvm-sänkning, eftersom varje transport bedöms för sig. Den bedömningen kommer att få göras från fall till fall. Men de starka önskemålen att nedsättningarna inte ska realiseras är som sagt noterade.

YTTRANDE FRÅN HALLANDSTRAFIKEN AB

Inför kommande tågplan aviseras även risk för hastighetsnedsättningar på Väst kustbanan samt HNJ-banan. Det bör förtydligas hur stora riskerna är för att nedsättningarna ska falla ut till T18. Hallandstrafiken tillsammans med Länstrafiken i Jönköpings län avser att till T18 utöka trafiken på HNJ-bana så att det ska gå upp till åtta dagliga turer. De riskade hastighetsnedsättning kommer medföra att tänkt satsning inte kommer få önskad effekt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar Hallandstrafikens önskemål om precisering av hur stora riskerna för nedsättningar är. I nuläget kan vi dock bara säga att sannolikheten för att riskerna ska falla ut under 2018 bedöms som låg. Hade det varit en överhängande risk, hade den tagits ut i förskott i tågplanen, för att undvika omplanering mitt i tågplanen.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Risk för hastighetsnedsättningar.

Följande sträckor har påverkan på vår trafik.

Bandel 815 (Älmhult)--(Hässleholm)

Hästveda, spärväxlar (5 st.) är dåliga. Det finns risk för varaktig nedsättning till 160 km/tim genom växarna.

Osby, spärväxlar (4 st.) är dåliga. Det finns risk för varaktig nedsättning till 160 km/tim genom växarna.



Mosselund, spårväxlar (4 st.) är dåliga. Det finns risk för varaktig nedsättning till 160 km/tim genom växlarna.

Tunneby, spårväxlar (4 st.) är dåliga. Det finns risk för varaktig nedsättning till 160 km/tim genomväxlarna.

[Bandel 832 Hultsfred-Berga Hultsfred-Berga, km 85+688 - 93+000 och km 96+700 - 119+945:](#)

Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim p.g.a. dåligt spår.

[Bandel 845 \(Bjärka-Säby\)-Västervik Bjärka-Säby-Västervik, km O+550 - 118+557:](#)

Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/h p.g.a. dåligt spår.

Trafikverket måste ta fram vilka restidsförluster och konsekvenser som detta medför om ovan nämnda hastighetsnedsättningar faller ut.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar önskemål om tydligare beskrivning av restidsförluster och konsekvenser om riskerna för hastighetsnedsättningar faller ut. För diskussion om realiserade nedsättnings konsekvenser hänvisas dock till skedet Tidig dialog inför tågplaneprocessen.

Vad gäller de risker som Kalmar länstrafik nämner, kan dock påpekas att en nedsättning till sth 160 i växlar på Södra stambanan skulle ha mycket liten påverkan på trafiken, eftersom utsträckningen (i meter räknat) blir relativt kort, och normal sth är 200. Trafikverket vill dock påpeka att sannolikheten för att nedsättningarna ska realiseras under 2018 bedöms som låg.

YTTRANDE FRÅN KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN I VÄSTMANLAND

I stycke 1.3 redovisas sträckor med risk för särskilda förutsättningar.

Det är bra att Trafikverket redovisar dessa risker inom JNB, men tyvärr så hamnar alla risksträckor i samma nivå. Det som efterlyses är en gradering av risken för att den ska utfalla, typ 1-5. Utöver detta så saknas ytterligare uppgifter gällande ordinarie hastighet, om sträckan varit upptagen i tidigare JNB osv.

Trafikverkets kommentar

Högsta prioritet för Trafikverket i kommunikationen om risker för nedsättningar är att tydliggöra var risk föreligger. Trafikverket noterar dock Kollektivtrafikförvaltningen i Västmanlands önskemål om såväl riskgradering som jämförelse med nuläge, och kommer att ta ställning till dem i arbetet med presentation av risker för nedsättningar i JNB 2019.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, REGION ÖREBRO LÄN

I stycke 1.3 redovisas sträckor med risk för särskilda förutsättningar.

Det är bra att Trafikverket redovisar dessa risker inom JNB, men tyvärr så hamnar alla risksträckor i samma nivå. Det som efterlyses är en gradering av risken för att den ska utfalla, typ 1-5. Utöver detta så saknas ytterligare uppgifter gällande ordinarie hastighet, om sträckan varit upptagen i tidigare JNB osv.



Trafikverkets kommentar

Högsta prioritet för Trafikverket i kommunikationen om risker för nedsättningar är att tydliggöra var risk föreligger. Trafikverket noterar dock Länstrafiken, Region Örebro läns önskemål om såväl riskgradering som jämförelse med nuläge, och kommer att ta ställning till dem i arbetet med presentation av risker för nedsättningar i JNB 2019.

YTTRANDE FRÅN NORRTÅG AB

Utpekade risker måste åtgärdas

I JNB pekas varaktiga hastighetsnedsättningar och temporär avstängning av banan för åtgärder ut som en risk på ett stort antal banor. Med de erfarenheter Norrtåg har vill vi förtydliga att detta är ett synnerligen oacceptabelt tillstånd på den befintliga infrastrukturen som i andra fall har lett fram till verkliga avstängningar beroende på bristande bankkvalitet. Detta arbete måste ges absolut högsta prioritet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets mål är absolut att inga nedsättningar, vare sig av hastighet eller vikt, ska råda på grund av brister i anläggningen. I vilken grad det kan uppnås, beror på vilka ekonomiska medel som tillförs underhållsverksamheten. Prioriteringar görs varje år för att just de åtgärder ska utföras som antingen plockar bort nedsättningar eller ser till att riskerna för dem inte behöver falla ut. Denna prioritering görs också utifrån vilken effekt respektive nedsättning får för trafiken – olika nedsättningar påverkar ju trafiken i olika grad. Det innebär i sin tur att även om målsättningen är att åtgärda dem, så kommer vissa risker för nedsättningar ändå att ligga kvar en bra tid framöver.

Bilaga 4 B - Prioriteringskriterier

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

För Östgötatrafiken är det angeläget att pendeltågstrafiken kan prioriteras under hela vårt trafikdygn, även kvällar och helger.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att inleda ett arbete där prioriteringskriterierna ska ses över.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Prioriteringskriterier rekommendation om uppgifter (Bilaga 4B avsnitt 2.5)

Vänligen använd läsbara fotnoter som (1, 2, 3, 4) det går inte att läsa rätt med *0, *+ etc. *+ och *0 beskriver ju dessutom samma fall (obligatorisk).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att inleda ett arbete där prioriteringskriterierna ska ses över

Bilaga 4 C - Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN ARRIVA SVERIGE AB

Föreslår att för 24/12 (julafton), 31/12 (nyårsafton), 1/1 (nyårsdagen) och 30/3 (långfredagen) ändras trafikeringsalternativet från lördag till söndag.

Framför allt vad det gäller den 1/1 (nyårsdagen) förstår jag överhuvudtaget inte vitsen med att ha trafikeringsalternativ lördag denna dag.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Den 1/1 2018, Nyårsdagen är en måndag, TRV har skrivit den som "L", SJ vill att det ska vara "S".

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

1/1 2018 Nyårsdagen veckodag M bör trafikeras som S

31/12 trafikeras som L och 2/1 trafikeras som M.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo anser att Trafikverkets förslag på trafikeringskalender 2018 behöver ändras enligt följande:

Datum/År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	GC synpunkt
24/12 2017	Julafton	S	L	S

Synpunkt: Det passar bättre trafikera som S med Green Cargos tidtabellsbeställning

Datum/År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	GC synpunkt
31/12 2017	Nyårsafton	S	L	S

Synpunkt: Det passar bättre trafikera som S med Green Cargos tidtabellsbeställning

Datum/År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	GC synpunkt
1/1 2018	Nyårsdagen	M	L	S

Synpunkt: Här anser Green Cargo trafikera S är det självklara alternativet för att avsluta en storhelg. Vi förstår inte varför Trafikverket valt att frånga denna praxis.

Datum/År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	GC synpunkt
5/6 2018		Ti	Ti	F

Synpunkt: Här anser Green Cargo att Trafikverket ska använda samma trafikeringsdagar som för "Kristi himmelsfärd helgen" med trafikeringsdag F dagen före trafikeringsdag S.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillmötesgår förändringen när det gäller att nyårsdagen ska trafikeras som en söndag.

Bilaga 4 D - Kapacitetsförutsättningar

Avsnitt 2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

3.5.1 Korridorlägen

Denna text "3.5.1 Korridorlägen" verkar syfta på förhållanden som rådde med RNE:s godskorridorer innan ScanMed RFC introducerades. Denna bör justeras.

Trafikverkets kommentar

Texten hade mycket riktigt inte uppdaterats men är nu gjord i den slutliga utgåvan.

Avsnitt 3 Trångsektorsplaner

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Tåglägeskanaler

Begreppet "Förplanerade (färdiga) tåglägeskanaler" används genomgående i dokumentet. Eftersom ingen del av anläggningen i Stockholm kommer att trafikeras med sådana kanaler efter Citybanans ibruktage föreslår MTR att dokumentet istället fokuserar på "Minsta tidsavstånd mellan tåg" eller "Maximalt antal tåg per timme".

Kryssningspunkter

MTR delar tanken om att trafiken bör separeras efter hastighet så långt det är möjligt.

Efterfrågan på snabba pendeltågsförbindelser i olika relationer innebär dock ett tryck på att utnyttja infrastrukturen mer effektivt. I en framtid önskar vi därför att möjlighet ges att utnyttja även ytterspår för pendeltågstrafik i tidslägen när ledig kapacitet på dessa spår finns (annan trafik saknas). Ett första steg i denna riktning är att definiera Älvsjö/Årstaberg som kryssplats. I ett senare skede skulle även Häggvik/Sollentuna och Solna kunna bli aktuella.

Antal tåglägen

På flera platser i bilagan står angivet hur många tåg som maximalt kan tillåtas på olika spåravsnitt. MTR föreslår en utveckling där man istället tabellerar teknisk headway för samtliga signalsträckor. Sedan är det möjligt att komplettera med önskad bufferttid till en praktisk minsta headway som får användas i tidtabellskonstruktionen. Genom att göra bufferttiden beroende av punktligheten är det möjligt att låta en förbättrad punktlighet leda till kortare praktisk headvay (och tvärtom). Sådana headwaytabeller torde vara användbara för hela SL-nätet, fyrspårens ytterspår samt Grödingebanan.

Citybanan

I samband med banarbeten kan tåg behöva vändas på Stockholm City. I dessa fall skulle uppehållen behöva vara längre än 3 minuter. Vissa intressanta tidtabellslösningar kan också möjliggöras om

uppehållen för genomgående tåg kunde vara längre än 3 minuter. Längre uppehåll kan också vara ett sätt att lösa konflikter med andra tåg på till exempel Mälardalen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har idag och sedan länge tillämpat samma planeringsregler för hela nätet i statensspårplanläggning. En förändring enligt er tanke kräver ett större analysarbete om vilka konsekvenser det får, vi ber att få återkomma i frågan.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ anser att begränsningen till 14 tåglägen per timme söderut från Stockholm C till Stockholm Södra inte fyller någon som helst funktion utan bara skapar en onödig begränsning utan att vara förenat med någon reell begränsning, den teoretiska kapaciteten är de facto 30 tåglägen per timme. Det är på sträckan Flemingsberg-Södertälje som den faktiska begränsningen uppstår och det borde därför vara där som kapaciteten regleras utifrån hur tätt tågen kan köra och med beaktande av hastighetsskillnader. Den maximala kapaciteten anges till 15 tåglägen per timme/riktning för sträckan vilket är en avvikande uppgift mot de riktlinjer på täthet mellan tåg som finns i både T16 och T17 på 3 minuter. SJ begär en förklaring av diskrepansen i uppgifterna.

Om kapaciteten nu nödvändigtvis måste beskrivas i maximalt antal tåglägen per timme så bör det uttryckas som en inriktning/rekommendation eftersom begränsningen i själva verket kommer att vara en funktion av de olika tågens hastigheter och uppehållsbild och det kan vara svårt för Trafikverket att förutspå detta.

Trafikverkets kommentar

Trångsektorsplanen redovisar max antal tillåtna tåglägen (15 st teoretiska, 14 tillåtna), Trafikverket försöker i möjligaste mån tillgodose sökandes önskemål, varierande hastigheter och uppehållsbild riskerar dock att reducera antalet tåglägen till under de stipulerade 14

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ saknar följande information

– Riktlinjer täthet mellan tåg T18

Trafikverkets kommentar

Redovisas i samband med Tidig dialog tågplan 2018

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Förväntade banarbetstillägg hela T18 (d v s de som i ansökan ska tas hänsyn till)

Första punkten finns i T17, andra punkten har vi efterfrågat tidigare år i tidigt skede.

Trafikverkets kommentar

Arbete pågår med att redovisa detta tidigare. Ingår ej i Trångsektorsplanen

YTTRANDE FRÅN MÄLAB AB

Trångsektorsplanen för Stockholm anger en begränsning av antalet tåglägen söder om Stockholm till 14 tåglägen per timme och innehåller en reservering av ett tågläge för återställning av trafiken.

Länen i Mälardalen har bidragit med åtskilliga miljarder till investeringarna av Citybanan för ökad kapacitet i järnvägssystemet. Mellan varje tågläge finns det dessutom vissa marginaler. Det är därför inte rimligt att införa begränsningar som innebär att den nya kapaciteten inte kan nyttjas fullt ut.

MÄLAB förutsätter därför att den angivna begränsningen till 14 tåglägen tas bort. Planeringen i tågplaneprocessen får beakta de faktiska förutsättningarna för ansökt trafik och i planeringen avgörs hur tågplanen utformas

Trafikverkets kommentar

Trångsektorsplanen redovisar max antal tillåtna tåglägen (15 st teoretiska, 14 tillåtna), Trafikverket försöker i möjligaste mån tillgodose sökandes önskemål, varierande hastigheter och uppehållsbild riskerar dock att reducera antalet tåglägen till under de stipulerade 14

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, SLL

Antal tåglägen

På flera platser i bilagan står angivet hur många tåg som maximalt kan tillåtas på olika spåravsnitt. SLL föreslår en utveckling där man istället tabellerar teknisk headway för samtliga signalsträckor. Sedan är det möjligt att komplettera med önskad bufferttid till en praktisk minsta headway som får användas i tidtabellskonstruktionen. Genom att göra bufferttiden beroende av punktligheten är det möjligt att låta en förbättrad punktlighet leda till kortare praktisk headway (och tvärtom).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har idag och sedan länge tillämpat samma planeringsregler för hela nätet i statens spårplanläggning. En förändring enligt er tanke kräver ett större analysarbete om vilka konsekvenser det får, vi ber att få återkomma i frågan.

3. 5. 3. 2 Särskilda förutsättningar

Med anledning av gällande Genomförandeavtal för Citybanan Stockholm” föreslår SLL följande två förändringar:

Sidan 6: .

”Sträckan Stockholms södra - Stockholm City - Tomtebodavägen (Citybanan) ska normalt endast trafikeras av pendeltåg” föreslår vi byts ut till

”Sträckan Stockholm södra- Stockholm City- Tomtebodavägen (Citybanan) regleras genom avtal mellan Stockholms läns landsting och staten. Avtalen anger att kapaciteten ska kunna utnyttjas långsiktigt och i sin helhet av pendeltågstrafiken. ”.

Sidan 7:

”Citybanan ska normalt endast trafikeras av pendeltåg” föreslår vi byts ut till



”Sträckan Stockholm södra- Stockholm City - Tomtebodavägen (Citybanan) ska endast trafikeras av pendeltåg”.

Anledningen till förändringen är att det skall vara samstämmigt med formuleringen gällande A-Train i samma avsnitt sid 6:

”A-Train: s trafik på sträckan Stockholm Central - Arlanda norra regleras genom ett avtal med staten.”.

Trafikverkets kommentar

Jämförelsen mellan A-Train och i det fallet Citybanan är inte tillämplig då Arlandabanan är en egen infrastrukturägare, vilket innebär att förutsättningarna är annorlunda då det är en fråga mellan två infrastrukturägare.

Bilaga 6 B – Orsakskoder

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Vi anser att TRV bör medverka i en större omfattning, samt ha ett större ansvar till att nivå 3 uppdateras, i första hand vid händelser på linjen genom att kontakta föraren.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med kommentaren till det utredningsarbete som pågår tillsammans med branschen gällande orsaksrapportering vid avvikelser på järnvägen.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

1.1 Inledning

För att kunna följa vad som orsakar driftstörningar och avbokningar rapporterar tågledare/tågklarare orsaken med så faktabaserat underlag som möjligt.

1.3 Principer för användande vid merförseningar

Tågledare/tågklarare bör eftersträva en rapportering på nivå tre

Undantag

FOI-koder med nivå 3 bör tillämpas för inväntande förbindelser och omlopp i syfte för förenklad uppföljning samt förbättrat informationsmaterial i system Här&NU.

1.4 Kodstruktur för akut inställda tåg samt vid avbokning

För att kunna följa vad som orsakar akut inställda tåg rapporterar tågledare/tågklarare orsaken med så faktabaserat underlag som möjligt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket avser inte att ändra lydelsen i texten.