

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2023 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

SÄNDLISTA

Green Cargo AB
Jonas Magnusson
Jönköpings Länstrafik
Mälardalstrafik
Region Stockholm
Region Sörmland
SJ AB
Snälltåget
Svensk Kollektivtrafik
Vy tåg AB
Östgötatrafiken
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden	8
Yttrande från Jonas Magnusson	8
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	8
Yttrande från Mälardalstrafik	8
Yttrande från RegionStockholm.....	9
Yttrande från Region Sörmland	9
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	9
Yttrande från Östgötatrafiken	10
Trafikverkets kommentar	10
Synpunkter som lyfts till vidare hantering	10
Yttrande från Green Cargo	10
Yttrande från Mälardalstrafik	20
Yttrande från Mälardalstrafik	21
Yttrande från Mälardalstrafik	21
Yttrande från Mälardalstrafik	22
Yttrande från Mälardalstrafik	22
Yttrande från Mälardalstrafik	22
Yttrande från Mälardalstrafik	23
Yttrande från Mälardalstrafik	23
Yttrande från Region Stockholm.....	24
Yttrande från Region Stockholm.....	24
Yttrande från Region Stockholm.....	24
Yttrande från Region Stockholm.....	25
Yttrande från SJ AB.....	25
Yttrande från SJ AB.....	25
Yttrande från SJ AB.....	26
Yttrande från SJ AB.....	27

Yttrande från SJ AB.....	27
Yttrande från Snälltåget	27
Yttrande från Snälltåget	27
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	28
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	28
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	29
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	29
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	30
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	31
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	32
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	33
Yttrande från Region Sörmland	33
Yttrande från Östgötatrafiken	34
Trafikverkets kommentar	35
Allmänt om JNB	35
Yttrande från Mälardalstrafik	35
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	35
Trafikverkets kommentar:	35
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	35
Trafikverkets kommentar:	36
Yttrande från SJ AB.....	36
Trafikverkets kommentar:	36
Kapitel 1 Allmän information	37
Avsnitt 1.5.2 Avvikelser	37
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	37
Trafikverkets kommentar:	37
Kapitel 2 Infrastruktur.....	37
Avsnitt 2.4.1 Särskild Infrastruktur	37
Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik	37
Yttrande från SJ AB.....	37
Trafikverkets kommentar:	38
Avsnitt 2.4.1.3 Sträckor med särskilda förutsättningar	38
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	38
Trafikverkets kommentar:	38
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet	38
Yttrande från SJ AB.....	38
Trafikverkets kommentar:	38
Yttrande från Östgötatrafiken	39
Trafikverkets kommentar:	39
Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning	39
Yttrande från Vy Tåg AB	39
Trafikverkets kommentar:	39
Avsnitt 4.2.1.2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar	40

Yttrande från Green Cargo	40
Trafikverkets kommentar:	40
Avsnitt 4.2.1.3 Kapacitetsplaner	40
Yttrande från Green Cargo	40
Trafikverkets kommentar:	40
Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats	41
Yttrande från Region Stockholm	41
Trafikverkets kommentar:	41
Yttrande från Snälltåget	41
Trafikverkets kommentar:	42
Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet	42
Yttrande från SJ AB	42
Trafikverkets kommentar:	42
Avsnitt 4.2.2.2 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen	42
Yttrande från SJ AB	42
Trafikverkets kommentar:	43
Avsnitt 4.3.2 Tidpunkter och information till sökanden	43
Yttrande från Jönköpings Länstrafik	43
Trafikverkets kommentar:	43
Avsnitt 4.3.2.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan	43
Yttrande från SJ AB	43
Trafikverkets kommentar:	43
Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen	44
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	44
Trafikverkets kommentar:	44
Avsnitt 4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge	44
Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan	44
Yttrande från SJ AB	44
Trafikverkets kommentar:	45
Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter	45
Yttrande från SJ AB	45
Trafikverkets kommentar:	45
Avsnitt 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport	46
Yttrande från Green Cargo	46
Trafikverkets kommentar:	46
Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	46
Yttrande från Region Stockholm	46
Trafikverkets kommentar:	46
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	46
Trafikverkets kommentar:	47
Avsnitt 5.7.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell	48
Yttrande från SJ AB	48

Trafikverkets kommentar:	48
Avsnitt 5.7.1.2 Kvalitetsavgift för merförseningar, enkelriktad modell	48
Yttrande från Green Cargo	48
Trafikverkets kommentar:	48
Yttrande från SJ AB.....	48
Trafikverkets kommentar:	49
Kapitel 7 Anläggningar för tjänster	49
Avsnitt 7.3.4.4 Avgifter.....	49
Yttrande från SJ AB.....	49
Trafikverkets kommentar:	49
Avsnitt 7.3.4.6 Tilldelning av tjänst.....	50
Yttrande från SJ AB.....	50
Trafikverkets kommentar:	50
Avsnitt 7.3.5.3 Beskrivning av anläggning	50
Yttrande från SJ AB.....	50
Trafikverkets kommentar:	50
Avsnitt 7.3.11 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon.....	51
Avsnitt 7.3.11.4 Avgifter	51
Yttrande från SJ AB.....	51
Trafikverkets kommentar:	51
Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	51
Avsnitt 8.1 Trafikeringsavtal.....	51
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	51
Avsnitt 8.11 Ansvar för ekonomisk skada	51
Yttrande från Jönköpings länstrafik	51
Trafikverkets kommentar:	51
Yttrande från Vy tåg AB	52
Trafikverkets kommentar:	52
Bilaga 1 A Kontakter.....	52
Yttrande från SJ AB.....	52
Trafikverkets kommentar:	52
Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar	52
Yttrande från SJ AB.....	52
Trafikverkets kommentar:	52
Bilaga 2 B Banstandarddata	53
Yttrande från SJ AB.....	53
Trafikverkets kommentar:	53
Bilaga 4 C Trafikkalender	53
Yttrande från Green Cargo	53
Trafikverkets kommentar:	53
Yttrande från SJ AB.....	54
Trafikverkets kommentar:	54
Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar	54

Avsnitt 1.2.1 Sträckorna inom Göteborg.....	54
Yttrande från Green Cargo	54
Trafikverkets kommentar:	54
Yttrande från SJ AB.....	54
Trafikverkets kommentar:	54
Trafikverkets kommentar:	54
Avsnitt 1.1.2 Norr om Stockholms central	55
Yttrande från SJ AB.....	55
Trafikverkets kommentar:	55
Avsnitt 3.4 Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm	55
Yttrande från Mälardalstrafik	55
Trafikverkets kommentar:	55
Bilaga 4 F Kapacitetsplaner.....	55
Yttrande från Green Cargo	55
Trafikverkets kommentar:	56
Yttrande från Mälardalstrafik	56
Trafikverkets kommentar:	56
Trafikverkets kommentar:	56
Trafikverkets kommentar:	56
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	57
Trafikverkets kommentar:	58
Trafikverkets kommentar:	58
Yttrande från SJ AB.....	58
Trafikverkets kommentar:	58
Trafikverkets kommentar:	58
Trafikverkets kommentar:	58
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	59
Trafikverkets kommentar:	60
Trafikverkets kommentar:	60
Trafikverkets kommentar:	60
Bilaga 5 B Orsakskoder	60
Yttrande från Green Cargo	60
Trafikverkets kommentar:	61
Trafikverkets kommentarer	62

Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	64
Trafikverkets kommentar:	64
Bilaga 5 B Orsakskoder	65
Avsnitt 1.1 Inledning	65
Yttrande från SJ AB.....	65
Trafikverkets kommentar:	65
Avsnitt 1.2 Kodstruktur för merförseningar	65
Yttrande från SJ AB.....	65
Trafikverkets kommentar:	65
Avsnitt 1.3 Principer för användande vid merförseningar	65
Yttrande från SJ AB.....	65
Trafikverkets kommentar:	65
Avsnitt 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud	66
Yttrande från SJ AB.....	66
Trafikverkets kommentar:	66
Avsnitt 2.1 Driftledningsorsaker (D).....	66
Yttrande från SJ AB.....	66
Trafikverkets kommentar:	66
Avsnitt 2.2 Följdorsaker (F).....	67
Yttrande från SJ AB.....	67
Trafikverkets kommentar:	67
Avsnitt 2.3 Infrastrukturorsaker (I)	67
Yttrande från SJ AB.....	67
Trafikverkets kommentar:	67
Avsnitt 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J).....	67
Yttrande från SJ AB.....	67
Trafikverkets svar:	68
Trafikverkets svar:	68
Trafikverkets kommentar:	68
Avsnitt 2.5 Olyckor och tillbud (O).....	68
Yttrande från SJ AB.....	68
Trafikverkets kommentar:	69
Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår	69
Yttrande från SJ AB.....	69
Trafikverkets kommentar:	69
Trafikverkets kommentar:	69
Bilaga 8 B Rutiner vid skadereglering.....	70
Avsnitt 1.2.2.....	70
Yttrande från SJ AB.....	70
Trafikverkets kommentar:	70

Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN JONAS MAGNUSSON

På vilken paragraf i järnvägslagen grundas passageavgifter? Jag har svårt att se kopplingen till järnvägslagen 7 kap. 2-5 §§. Om det skulle vara en avgift för överbelastad infrastruktur, 7 kap. 3 §, så undrar jag dels varför det inte kallas för avgift för överbelastad infrastruktur, dels undrar jag hur kapacitetsförstärkningsplanen ser ut/ alternativt tillsynsmyndighetens godkännande. Passageavgifter i storstadsområdena verkar inte vara samma sak som passageavgift för Öresundsbron vilket gör det än svårare att förstå vad passageavgift är.

Passageavgifter verkar vara en trängselskatt till sin funktion. Även om prop. 2003/04:123 verkar ha lite svårt för att hålla isär avgift och skatt så är det tydligare gränsdragning i prop. 2003/04:145. Trafikverket har inget mandat att införa en skatt, besluta förutsättningarna för att ta ut skatten eller storleken på skatten eftersom det enligt regeringsformen är riksdagen som beslutar skatt. Att kalla det avgift i stället för skatt ändrar inget. Lika lite som jag får något i gengäld för trängselskatten på Essingeleden så får järnvägsföretagen något för passageavgiften. De har redan betalt spåravgift och tåglägesavgift.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JN B 2023 som Trafikorganisations för tågsystemet Krösatågen. Från T22 kommer Krösatågen vara ett av de största tågsystemet för upphandlad trafik med över 7 miljoner tågkilometer per år och trafikera i 7 regioner på banor av varierande standard.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik ägs av Region-organen i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regional tågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regional tågstrafik inom Mälartågslinjerna, därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regional tågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

Mälardalsregionen är i hög grad beroende av goda kommunikationer inom och mellan länen. Bra kommunikationer bidrar till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Det är viktigt att planeringsprocessen utvecklas för att möta befolkningens likväl som näringslivets behov av stabila fleråriga förutsättningar inför beslut om bostadsort, arbetsplats, investeringar odyl.



YTTRANDE FRÅN REGIONSTOCKHOLM

Trafikförvaltningen för Region Stockholm (RS) har följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2023, TRV 2021/45276.

RS är regional kollektivtrafikmyndighet för Stockholmsregionen och har därför en av staten tilldelad transportuppgift.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Sörmland har omfattande arbetspendlingsflöden till omkringliggande län och är därmed i hög grad beroende av goda kommunikationer. För att säkerställa fortsatt regional utveckling på ett hållbart sätt har Region Sörmland stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken med syfte att ytterligare förbättra kollektivtrafik med tåg.

Regionen eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. Nuvarande planeringsprinciper är dock ett hinder för utvecklingen av en förutsägbar och långsiktig trafik med tåg. De från tågplan till tågplan ständigt varierande avgångstiderna utgör ett problem för våra medborgares vardag och även näringslivets konkurrenskraft försämras om inte en fungerande arbetspendling kan garanteras längre än på ett års sikt. Vidare kräver planeringen av anslutande busstrafiken mer eller mindre stora omtag minst en gång om året.

Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning önskar Region Sörmland särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2023. För övrigt hänvisar regionen till Mälardalstrafiks yttrande.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala

kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi. Mer än 80% av den svenska befolkningen åker med våra medlemmars trafik årligen. Många resenärer i Sverige är dessutom beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter, vilket blivit ännu mer tydligt under pandemin¹. De mål som regering och riksdag ställt upp rörande miljö, arbetsmarknad och samhällsbyggnad är för att nå framgång beroende av att den lokala- och

¹ Under pandemin har kollektivtrafiken främst funnits för de medborgare som inte har andra resandeanternativ, saknar körkort och bil samt haft behov att ta sig till sitt arbete. Resandet har därmed minskat men behovet att resa har kvarstått i all trafik som erbjudits. Regeringen har särskilt pekat ut kollektivtrafikens nyckelroll genom att kräva att inga trafikneddragningar varit önskvärda trots minskat resande och till och med villkorat pandemiersättningar utifrån detta synsätt om att upprätthålla all trafik



regionala kollektivtrafiken uppfattas som attraktiv och konkurrenskraftig i förhållande till tex privatbilsresor bland medborgarna.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

AB Östgötatrafiken, som huvudman för tågtrafiksystemet Östgötapendeln, lämnar här sitt yttrande och synpunkter på samrådsutgåva JNB 2023: Bakgrund

Region Östergötlands och Östgötatrafikens uppgift är att erbjuda en effektiv och attraktiv kollektivtrafik i Östergötlands län. Det övergripande strategiska målet för kollektivtrafiken i Östergötland är att det ska vara ett positivt sätt att resa, såväl för medborgaren, samhället som för miljön.

Östgötatrafiken är en samhällsaktör med ett stort engagemang för samhällsnytta och våra kunders dagliga resor. Resor som grundar sig på ett stort och komplext trafiksystem, men som ska uppfattas som enkla och attraktiva. På uppdrag av ägaren, Region Östergötland, ansvarar Östgötatrafiken för utveckling,

upphandling och planering av trafiken, kundinformation, marknadsföring, biljettförsäljning och kundtjänst.

Östgötapendeln är vårt flaggskepp och grunden i hela Östgötatrafikens trafiksystem och är därför alltid högt prioriterad. Stora ekonomiska resurser är satsade för att Östgötapendeln ska bidra till att nå regionens mål. Det är av yttersta vikt att vi är pålitliga i form av att vi har hög regularitet och punktlighet.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående text är av inledande och presenterande karaktär därav avstår Trafikverket att kommentera.

Synpunkter som lyfts till vidare hantering

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Det önskas en mer jämlik tidsintervall mellan Tr.v. vs JF gällande tidsperiod för BONO, BONO+ och tvist ställt emot hur lång tid Tr.v. har på sig att återkoppla med svar i en eventuell tvist. (Idag har Tr.v. 10 arbetsdagar på sig att komma med yttrande).

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

Bandel 111 samt 113: Nedsättningen får inte bli varaktig.

Bandel 143: Nedsättningen får inte störa timmertåg eller Boliden (som har Stax 25 Aik-Söv)

Bandel 152: Nedsättning får inte störa timmerkunder (Stax D)

Bandel 153: Nedsättning får inte störa timmerkunder (Stax D)

Bandel 224: Ordinarie Stax D-trafik får ej förhindras. Tungvillkor för Stax E måste vara möjligt efter spårbytet på ostkustbanan.

Bandel 303: Ordinarie Stax D-trafik får ej förhindras. Tungvillkor för Stax E måste vara möjligt efter spårbytet på ostkustbanan.

Bandel 305: Bron över Dalälven vid Domnarvet. Spår 103. Risk för sänkt Stax och Sth. SSAB:s transporter får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor både för Stax 25 och Stvm.

Bandel 325: SSAB:s transporter för export får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor för Stvm. Ovakos stål (förhöjd Stax och Stvm) får ej påverkas. Outokumpu förhöjd Stax och Stvm får ej påverkas.

Bandel 331: Får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla

Bandel 364: Nedsättning får inte förekomma förrän banarbeten sträckan Khn – Kil samt ombyggnation Karlstad är klara

Bandel 376: Får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla

Bandel 383 Kil-(Laxå): Får konsekvens för Stora Ensos systemtåg, samt Outokumpus volymer till Dg. De går båda med tungvillkor för Stax 25 och förhöjd stvm och får ej påverkas.

Bandel 391: Godståg får problem att hantera backar. Sth 40 kan inte gälla

Bandel 435 (Örbyhus)–Hallstavik: Får ej påverka timmertransporter Stax D måste gälla

Bandel 505: Påverkar posttåg negativt (ordinarie sth 160)

Bandel 512: Påverkar samtlig godstrafik med Stax D. Får ej påverka Stora Ensos eller Outokumpus systemtåg med Stax 25 och förhöjd metervikt

Bandel 524: Sänkt Sth drabbar posttåg vid ev omledningar

Bandel 631: Skulle orsaka problem för samtlig godstrafik med D2 till Norge.

Bandel 652: Drabbar samtlig trafik med Stax D. Tillfälliga avbrott får inte ske. Måste åtgärdas.

Bandel 732: Broarna i Malmbäck måste hålla för Stax D.

Bandel 831: Drabbar tåg med stax D Hultsfred-Oskarshamn, bör åtgärdas

Bandel 832: Drabbar tåg med stax D Hultsfred-Oskarshamn, bör åtgärdas.

Bilaga 5 B Orsakskoder



Bilaga härledning.

Syfte: Att införa en härledningsfunktion som ett verktyg för mer korrekta och effektiva analyser av punktlighet. Att skapa ett för TTT gemensamt sätt att analysera/tolka samt kommunicera tågförseningar och bristande punktlighet med övriga aktörer inom järnvägsbranschen så att vi arbetar med rätt frågor i rätt forum och därmed kan förbättra vår punktlighet och leverans till kund.

Bakgrund: SJ utvecklade i början av 1990-talet system för att härleda förseningar till dess rotorsak. SJ sålde systemen till Banverket/Tågtrafikledningen 1996 som alltså ägt och förvaltat de av SJ utvecklade datasystemen (TFÖR, ORUP och MAPS) för rapportering och uppföljning av punktlighet och störningar. Trafikverket bedrev tidigt 2010-tal ett projekt Gigant som ledde till att de gamla systemen, stordatorsystemet TFÖR som hade passerat sin livslängd, lades ned och nya hade utvecklats. I samband med denna förändring så förändrades även metodiken för hur en försening skulle orsakskodas så att den primära orsakskoden skulle följa med i alla kommande merförseningar.

SJ på 1990-talet, som då även hade trafikledningen inom sin organisation, hade valt att orsaksrapportera genom att i många fall beskriva symtomen vid tågförseningar. Anledningen till ambitionsnivån symptombeskrivning var att det bedömdes svårt och tidskrävande för Trafikledningen att via orsakskodning, i det operativa direkt peka ut rotorsaken och därmed den ansvariga parten. Istället skapades systemet ORUP vars syfte var att härleda symtomen (tågmöte, förbigång, omlopp etc) till dess rotorsak.

ORUP härledde sekundärt rapporterade orsakskoder såsom ex "möte", "förbigång" och "tåg före" till primärt rapporterade orsakskoder exempelvis "Sen avgång från Godsterminal = dagens sent från Depå", fordonsfel eller växelfel. ORUP följde ett antal komplicerade beräkningsregler som var anpassade för att studera tågföring som en helhet. Som bilaga läggs en beskrivning hur ORUP var uppbyggt och där inser man att lämpligheten att applicera detta data på enskilda tåg kunde ifrågasättas, syftet var istället att se hur exempelvis fordon och infrastrukturen påverkade helheten.

Trafikverket har under senare år utvecklat en härledningsfunktion som kan användas via LUPP. Men dagens arbetssätt med att alltid sträva efter att rapportera rotorsaken även vid följdörseningar gör att härledningsfunktionen har liten verkan. För att återgå till att ge härledningen full kraft så måste orsaksrapporteringen ändras till att orsaksrapportera följdörseningar exempelvis tågmöte som just tågmöte plus tågnummer på det tåg man möter. En förenkling av Trafikledningens arbete, minskade felkällor och istället maskinellt härleda och analysera rotorsaker.

Koppling till JDE, Sent från depå

TFÖR-koden O30 (Sen avgång från Godsterminal) infördes 1996 som en anpassning till att Trafikledningen skulle rapportera symptom, den verkliga orsaken till förseningen lämnades till dåvarande SJ Gods att förklara eftersom de hade kännedom om de bakomliggande orsakerna som inträffat på bangården.

För att ge SJ Gods möjlighet att klara av denna uppgift skapades en ny rapporteringsfunktion i TFÖR. Denna funktion innebar att godsoperatören skulle "K-rapportera", d v s tidsrapportera till Trafikledningen att tåget är klart för avgång. Gällde alla tåg och vid eventuella förseningar skulle dessa rapporteras med G-koder (koder som var anpassade för godsoperatörer).



Detta upplägg lever kvar än idag. Skillnaden är att orsakskoden numera benämns JDE (Sent från depå) och att K-rapport görs via MobiSir alternativt Här&Nu. G-koder finns inte längre utan den ordinarie orsakskodlistan ska användas.

Genom projektet nya orsakskoder så kommer JDE att tas bort och tanken är istället att en orsakskod som beskriver just orsaken till utgångsförseningen från depå ska användas. Detta är hela branschen överens om och är enligt mig helt rätt väg att gå. Men för att det ska fungera och att det inte ska rapporteras godtycklig orsakskod behöver vi enligt mig göra två korrigeringar. Den första är att JF ska orsaksrapportera utgångsförseningarna och den andra att härledningsfunktionen sätts i fokus. Inte ens personalen i Tornen på en rangerbangård känner alltid till rotorsaken utan måste ges möjlighet att peka på följdförseningar som skett på grund av sent ankommande tåg. Omkopplingstiden av vagnar mellan olika tåg på en bangård är mellan 1:30 h och 2:20 h beroende på typ av bangård. I de fall omkopplingstiden innehålls men tåget ändå avgår sent så beror det som regel på ett försenat ankommande tåg. Då är förslaget att det görs en sekundär rapportering exempelvis "anslutning från tåg X" och låter härledningsfunktionen ta reda på varför tåg X var sent.

Fördelar

- Enklare orsaksrapportering för Trafikledningen och andra rapportörer
- Mindre risk för felaktiga orsaksrapporter
- Underlag att studera följdförseningar som vi till stor del saknar idag
- Bättre underlag för analyser och därmed bättre möjlighet till korrekta åtgärder
- Enad bild av bakomliggande orsaker till förseningar
- Rätt tillfälle att ändra när vi ändå ska implementera en ny orsakskodlista

Utmaningar

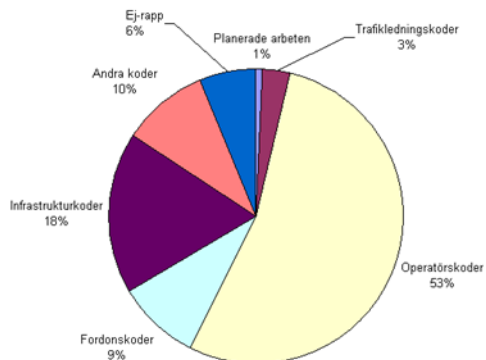
- Utbildning av Trafikledningspersonal
- Oklar påverkan på kvalitetsavgiftssystemet

Beskrivning av hur data kunde analyseras med den gamla metodiken, data avser godståg under mars 2001 (baka in kommentarer kring resandetåg också)

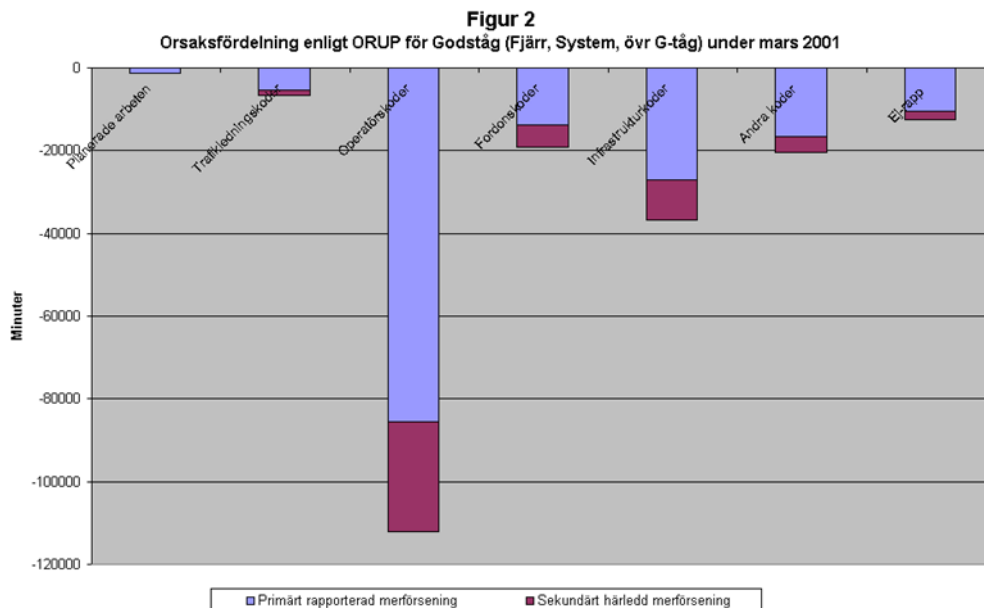
Figur 1 visar det normala, läs det vanligaste, sättet att redovisa orsaksfördelning. Begreppet "Totalt primärt orsakad" motsvarar primärt rapporterat + av ORUP härledda störningar.

Fördelar och utmaningar med förändrad metodik vid orsaksrapportering

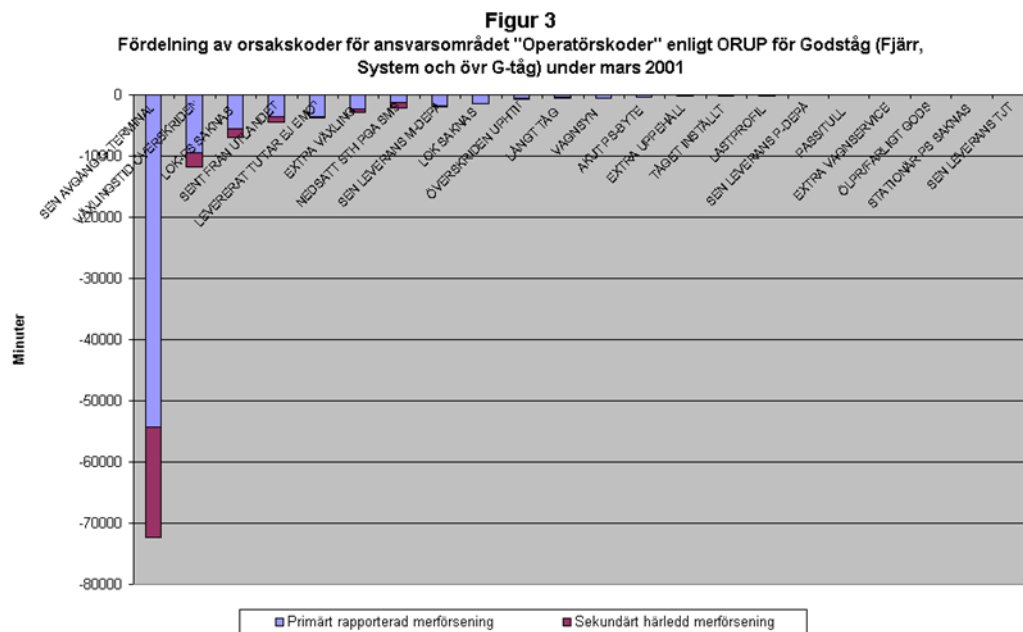
Figur 1
Orsaksfördelning enligt ORUP för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Total primärt orsakad" under mars 2001



Figur 2 visar störningsmängd per grupp av orsakskoder, blått visar den primärt rapporterade merföreningen och rött visar den av ORUP härledda merföreningen. Redovisningsmetoden är enligt samma princip som i figur 1.

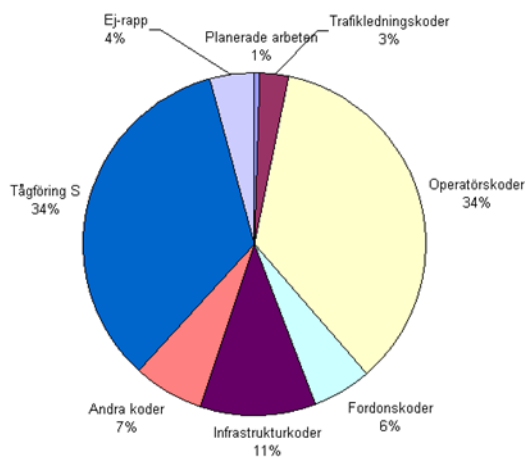


Figur 3 visar fördelning av operatörskoder, fortfarande enligt samma princip som figur 1 och 2, koden "Sen avgång från G-terminal" dominerar totalt.

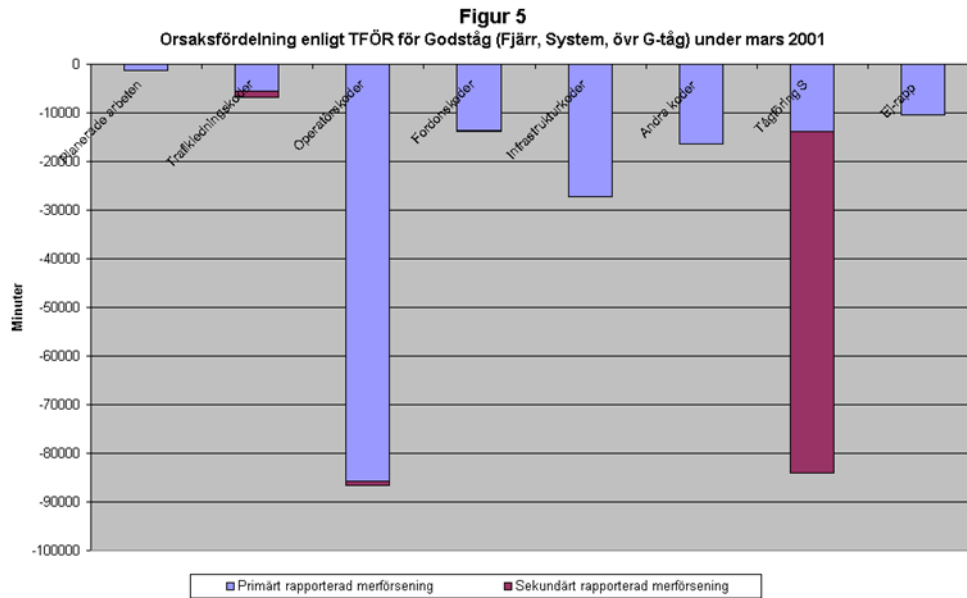


Figur 4 visar orsaksfördelning enligt rapporter i TFÖR utan att ORUP har härlett sekundära förseningar. Begreppet "Totalt rapporterat" motsvarar primärt rapporterat + sekundärt rapporterat.

Figur 4
Orsaksfördelning enligt TFÖR för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Totalt rapporterat" under mars 2001



Figur 5 visar störningsmängd per grupp av orsaks-koder, blått visar den primärt rapporterade merförseningen och rött visar den sekundärt rapporterade merförseningen. Redovisningsmetoden är enligt samma princip som i figur 4.

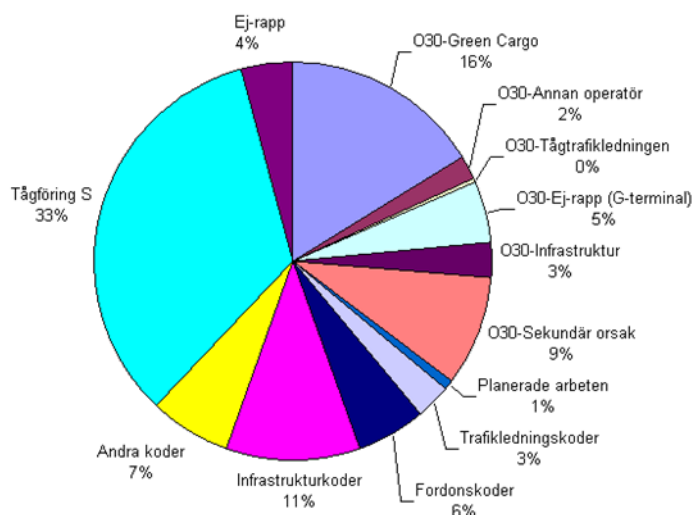


Nedanstående tabell visar utfall av G-kodningen för Green Cargo bangårdar under mars 2001 för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg).

"Ansvar"	G-kod	Godståg
Annan Operatör	SENT FRÅN RAIL-COM	-412
Annan Operatör	SENT FRÅN MATARBOL	-10
Annan Operatör	ANNAN OPERATÖRSORS	-414
		-836
Ej	Ejorsak	-12860
Green Cargo	INV VAGNAR FR KUND	-1621
Green Cargo	REP UTÖVER PLAN	-169
Green Cargo	VXLTID EJ TILLRÄCK	-1860
Green Cargo	FÖRARUPPGIFT	-88
Green Cargo	VAGNSTEKNISKT FEL	-1257
Green Cargo	LASTKONTROLL	-20
Green Cargo	SAMMAMSLAGN AV TÅG	-260
Green Cargo	DATARAPPORTERING	-1013
Green Cargo	SENT FRÅN SJGODS	-1884
Green Cargo	FORDONSORSAK	-2037
Green Cargo	LOK-PS SAKNAS	-2349
Green Cargo	ÖVERSKRIDEN KLARGÖRINGSTID	-494
Green Cargo	LOKSKADA	-2326
Green Cargo	LOK FELVÄXLAT I STALL	-123
Green Cargo	SERVICETID ÖVERSKRIDEN	-8
Green Cargo	LOK FELBEORDRAT	-38
Green Cargo	STATIONÄR PS SAKNAS	-784
		-16331
Infrastruktur	RANGERANLÄGGNING	-921
Infrastruktur	BROMSPROVNINGSANL	-727
Infrastruktur	INFRASTRUKTURORSAK	-4864
		-6512
Sekundär	INV VAGNAR FR TÅG	-6203
Sekundär	OMLOPP	-5402
Sekundär	VAGNANHOPNING	-2546
Sekundär	VÄXL UTÖVER PLAN	-937
Sekundär	RANGER UTÖVER PLAN	-123
Sekundär	OMLOPP LOK-PS	-1164
Sekundär	LOKOMLOPP	-2646
		-19021
Tågtrafikledningen	TRAFIKLEDN ORSAK	-720

Figur 6 visar orsaksfördelning enligt Tågtrafikledningens och Green Cargo rapporter i TFÖR, utfallet för TFÖR koden "Sen avgång från G-terminal" har ersatts av utfallet för G-kodningen.

Figur 6
Ansvarsfördelning enligt TFÖR för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Totalt rapporterat" samt uppdelning av koden "Sen avg G-terminal" med hjälp av G-koder under mars 2001



Bilaga 1 Härledning i Orup

Nedan beskrivs kortfattat Orup:s härledning. Texten är skriven av Lennart Swahn år 1996, DSE.

1 Urvalskriterium för härledning av sekundärstörning

De sekundärstörningar som är aktuella för härledning skall uppfylla följande villkor:

- * Tågets utgångsdatum (**datu**) skall vara lika med angivet körningsdatum
- * Ett orsakande tåg (**otag**) skall finnas
- * Absolut försening (**minu**) skall vara minst 5 minuter
- * Merförsening sedan föregående rapport (**diff**) skall vara minst 5 minuter

Rapporter som uppfyller ovanstående villkor söks ut och lagras i en temporärtabell som första steg i härledningsrutinen.

Rapporterna härleds därefter en i taget via anrop till härledningsfunktionen varefter härledningsresultatet (primärstörning(ar) kopplade till aktuell sekundärstörning) lagras och den aktuella rapporten raderas ur temporärtabellen. Detta fortsätter tills tabellen är tom, dvs, då det inte längre finns några sekundärstörningar kvar att härleda.

2 Härledningsfunktionen

Denna funktion utför härledningen av en sekundärstörning. Funktionen anropas med ett antal argument (parametrar), bl a tågnummer, orsakande tågnummer, rapportdatum och rapporttidpunkt.



Härledningsfunktionen söker ut och kontrollerar rapporter för det orsakande tåget (i fallande tidsordning, inklusive eventuell tågkedja), och lagrar påträffade primärstörningar i tabellen för härledningsresultat.

Om ytterligare orsakande tåg påträffas anropas härledningsrutinen via rekursion (vidarehärledning)

2.1 När är härledningen klar?

Härledningen avbryts då något av följande inträffar:

- * Orsakande tåg har varit i tid
- * Den första rapporten för orsakande tåg har behandlats (dvs, slut på data)
- * Alla rapporter från sekundärstörningens tidpunkt - 24 timmar har kontrollerats.

Härledningen utförs alltså maximalt ett dygn bakåt i tiden.

Om "vidarehärledning" fortsätter därefter härledning med nästa rapport från den punkt funktionen anropades, i annat fall är härledningen av aktuell sekundärstörningen avslutad.

2.2 Regler för kontroll av rapporter för orsakande tåg

- * Rapporter utanför tidsintervallet (dvs, aktuell sekundärstörnings datum och klockslag - 24 timmar) ignoreras
- * Om orsakande tåg ingår i en tågkedja behandlas även alla rapporter för de föregående tågen i kedjan
- * Rapporter där orsakande tåg är samma som aktuellt tåg för härledning ignoreras
- * Rapporter där orsakande tåg ingår tidigare inom samma tågkedja som aktuellt tåg ignoreras
- * För varje rapport tas hänsyn till eventuell inkörd tid. Denna jämförs mot minu och diff och används senare för att beräkna primärstörningens relativa andel av sekundärstörningens försening. Denna term kallas "maxminu"
- * Om orsakande tåg finns sker vidarehärledning

3 Beräkning av primärstörningens andel av sekundärstörningens försening

Då alla primärstörningar för en sekundärstörning har funnits beräknas respektive primärstörnings andel av förseningen, ddiff.

Samtliga "maxminu"-värden (se 2.2) för en sekundärstörning adderas, och ddiff för varje primärstörning beräknas enligt nedanstående formel:

$$\text{ddiff} = \text{maxminu} / \text{sumdiff} * \text{diff}$$

där:

- ddiff = Primärstörningens andel av förseningen (i minuter, två decimaler)
- maxminu = Primärstörningens bästa värde av minu, diff (med hänsyn tagen till inkörd tid)
- sumdiff = Summan av alla "maxminu"-värden (minuter)
- diff = Sekundärstörningens merförsening (minuter)

4 Exempel på härledning

På följande sidor visas ett exempel på hur härledningen går till.

Exemplet avser härledning av sekundärstörningar för tåg nummer 380, utgångsdatum 96-05-22.

Kommentarer:

1. Härledning kommer inte att utföras, eftersom merförseeningen inte är på minst 5 minuter
2. Sekundärstörning funnen kl. 01.44, orsakande tåg 45521. Härledning kommer att utföras
3. Primärstörning funnen kl. 01.10 för tåg 380. maxminu sätts till -8.
4. Eftersom störningen inträffade kl. 01.44 tas poster som ligger efter i tiden bort för det orsakande tåget (rapporter inom perioden 01.52 - 02.30).
5. Primärstörning påträffad för tåg 45521 kl. 01.44. maxminu sätts till det bästa värdet av diff, minu och inkörd tid, i detta fall till värdet på minu = -11.
6. "Bästa" värde för inkörd tid sätts till -7 (kl. 23.32 och 23.11).
7. Primärstörning påträffad för tåg 45521 kl. 23.11. maxminu sätts till -7.
8. Kl. 22.57 har tåg 45521 varit i tid (minu >= 0), och härledningen avslutas för detta tågnummer.

Beräkning av ddiff:

* diff = -8 för tåg 380 kl.01.44

* sumdiff = summan av maxminu-termerna = -11 + -8 + -7 = -26

-> medför följande tabell:

Tågnummer	Tidpunkt	minu	diff	inkörd tid	maxminu	ddiff
45521	01.44	-24	-11	saknas	-11	-3.38
380	01.10	-8	-8	saknas	-8	-2.46
45521	23.11	-7	-7	-7	-7	-2.15

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Allt som påverkar förutsättningarna för tågplanen och kapacitetsansökan måste vara med i JNB. Vidare måste villkor för tilldelning av kapacitet vara sådana att regionaltågstrafiken inte missgynnas i förhållande till annan trafik. Samhället har genom att delvis bekosta regional och lokal trafik visat att trafiken har en viktig samhällsnytta, det förstärks också av att länen i regionen medverkat i finansieringen av stora infrastrukturprojekt såsom Citybanan, Svealandsbanan mfl.

Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna i Mälardalen kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög

punktlighet. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet.

De senaste tågplanerna har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen. Bristerna, som har sig grund i att spårkapaciteten understiger efterfrågan, har resulterat i tåglägen som negativt påverkar våra resenärer och inte minst dagliga pendlare. Bristerna består dels i tåglägen som avviker mot de tidslägen som arbetspendlarna och näringsliv efterfrågar, dels innehåller stora tidpåslag som förlänger restiden för kunderna och samtidigt ökar produktionskostnaderna. Sammantaget hämmar dessa brister samhällets övergripande mål och utvecklingen av arbetsmarknadsområdet samt överflyttningen till miljövänliga transportlösningar.

Ett flertal brister har lett fram till att delar av infrastrukturen förklarats överbelastad. Bristerna i infrastrukturen finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt fortsätta öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder på Stockholm och Mälardalsregionen för att möta den trängsel som finns på banan och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar.

Planering av tågplanen

Med erfarenhet från tågplanprocesserna de senaste åren behöver Trafikverket tillräckligt med planeringsresurser för att möta efterfrågan på planering i god tid och med god kvalitet. Trafikverket behöver tidigt 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 och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar. Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara väl genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 2.4.1.3 Sträckor med särskilda förutsättningar

Bandel 344 Ängelsberg-Snyten behöver senast under 2022 upprustas för att klara kommande trafikbehov. Dels för planeringen av tågplanekonstruktionen och klara tilldelningen av godståg denna väg, som komplement till andra körvägar som riskerar att påverka persontrafiken Sala-Västerås-Eskilstuna negativt, med erfarenhet av T22-processen. Trafikeringen på bandelen kommer samtidigt vara nödvändig enligt Trafikverket för att klara Kapacitetsplanen för Frövi-Örebro 2023. Denna bandel kommer även vara nödvändig under kommande banarbeten på Dalabanan och för övriga banarbeten i regionen. Samt som redundans vid operativa behov av omledning.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 3.3.1 Ramavtal

Mälardalstrafik anser att ramavtal kan utgöra ett av verktygen för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretag och organisationer.



YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

Bandelen 505 Åby södra-(Norrköping), borde ha åtgärdats samtidigt som banan var avstängd för brobytet.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt sett tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet. Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper 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 tjänsteresor. 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 eller avvikande tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser 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 per vecka eller kortvariga perioder 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. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet.

Ett system med fördefinierade tåglägeskanaler bör prövas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter. Fördefinierade tåglägen ses som ett verktyg att nå ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och bör ingå i en analys av tilldelningsprocessen. Trafikverket bör påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Vi vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. Inom ramen för projektet Omarbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR) bör även denna frågeställning hanteras.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Trafikverket föreslår förändringar av avgifterna och våra jämförelser görs mot avgifterna enligt JNB 2022. Förändringarna genomförs inte med en proportionerlig ökning över alla avgifter utan differentieras inom de olika avgiftsklasserna, och logiken i dessa förändringar är svåra att förstå.

Banavgifterna ligger sedan tidigare på en stor andel av tågtrafikens kostnader, ökningstakten slår mot verksamheten och påverkar möjligheten att finansiera framtida satsningar.

Vidare rekommenderar vi att modellen för återkommande prisökningar utöver normal indexhöjning ses över tillsammans med företrädare för branschen. De senaste årens takt för kostnadsökningarna av banavgifterna motverkar nationella och regionala mål för ökat resande inom hållbara transportsystem.

Vidare anser vi att banavgifterna bör reduceras för de bandelar där hastighetsnedsättningar innebär att ordinarie banstandard och utlovad kapacitet inte uppnås, ex för en längre period än 3 månader. Hastighetsnedsättningar kan förutom direkta förseningar även riskera att omlopp eller anslutningar påverkas med negativa effekter på kostnader och intäkter.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

5.3.5 Passageavgift i Stockholm

Regionaltågen är ett verktyg att trafikförsörja storstäderna på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt, helt i enlighet med bl.a. regeringens mål om fördubblad kollektivtrafikandel i det motoriserade resandet.

Passageavgifter ses som en extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena. I princip är det "omöjligt" att inte köra kollektivtrafik i rusningstrafik, dessa avgifter styr inte bort några ansökningar utan är enbart en merkostnad som kan riskera att dra ner trafikutbudet i det glesare trafikerade nätet för att finansiera denna överföring av skattemedel från regioner till staten. Avgiften känns även ologisk eftersom passageavgiften inte tas ut för godståg, som genom lägre snitthastighet generellt tar mer kapacitet på spåren än persontrafiken.

Tåglägesavgiften är samtidigt högre för de banor där passageavgiften tas ut och kan sammantaget ses som en form av dubbelbeskattning.

Trafikverket bör därför pröva ett slopande av passageavgifterna.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

5.6.1 Bokningsavgift

Spårkapaciteten är på många banor mycket ansträngd, inte sällan överstiger efterfrågan av tåglägen tillgänglig spårkapacitet och konflikter mellan tåglägesansökningarna är vanliga. Även tilldelade tåglägen som därefter inte utnyttjas ingår i tågplaneprocessen och kan påverka andra tåglägen negativt i tilldelningsprocessen. I värsta fall kan tåglägen, som inte utnyttjas, i tågplaneprocessen ha trängt undan andra tåg. De senaste åren har vi sett flera exempel på större ansökningar av tåglägen som ingått i den ordinarie tågplaneprocessen och tilldelats enligt prioriteringskriterierna som därefter inte nyttjats.



Det finns därför ett behov av att Trafikverket ser över sina avgifter för att motverka situationen som beskrivs ovan, det bör därför prövas en modell där en avgift per ansökt tågläge tas ut, oavsett om tågläget utnyttjas eller ej.

Även avbokningsavgiften bör ses över, med högre avgifter för avbokade tåglägen, samt att avbokning tas ut för längre tidsperioder för att styra mot tidigare avbokning. Detta är också en förutsättning för att andra aktörer ska kunna hinna planera om för att utnyttja avbokade tåglägen.

Ovanstående ska ses avse avgifter som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Övergripande

Allt som påverkar förutsättningarna för tågplanen och kapacitetsansökan måste vara med i JNB. Vidare måste villkor för tilldelning av kapacitet vara sådana att pendeltågstrafiken inte missgynnas i förhållande till annan trafik. Samhället har genom att delvis bekosta regional och lokal trafik visat att trafiken har en viktig samhällsnytta.

RS efterlyser vidare att frågan om ramavtal diskuteras. Ett sådant avtal ser vi som en nödvändighet för att kunna säkerställa medborgarnas behov av en även på lång sikt pålitlig kollektivtrafik.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet

Vad avser prioriteringskriterierna utformning, så innebär dessa idag mycket förenklat att långväga tåg har högre prioritet än tåg som går kortare sträckor. Att pendeltågstrafiken har fler resande och att många av dessa i hög grad är beroende av att trafiken är i tid och passar anslutande linjer tas inte i beaktande såsom prioriteringskriterierna är utformade i dagsläget. Det anges inte närmare i järnvägslagen hur prioriteringskriterierna bör utformas. Inte heller direktivet (2001/14/EG) ger några närmare detaljer förutom att det anges i artikel 22.4 att prioriteringskriterierna ska ta hänsyn till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet. Det anges vidare att för att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster och i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster (eng. public-service) eller för att gynna utvecklingen av godstransporter på järnväg, kan medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av tåglägen om detta sker på ett icke-diskriminerande sätt. I direktivet är det således tydligt att i synnerhet allmännyttiga tjänster ska prioriteras. Detta har dock inte tydligt slagit igenom i järnvägslagen. Det omnämns inte heller i dessa ordalag i propositionen² men bör ändå få genomslag i utformningen av prioriteringskriterierna i väsentligt högre grad.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Kapitel 5 Avgifter

Vi konstaterar att såväl spåravgiften som tåglägesavgiften i vissa fall är högre för persontrafik än vad den är för godstrafik och tjänstetåg. Om det finns någon särskild tjänst eller nytta som motsvarar denna skillnad borde avgift för denna tas ut separat så att kostnaden blir transparent för brukarna.

Passageavgiften som väl ska vara ett medel för att styra bort trafik från de mest belastade sträckorna under de mest belastade tidsperioderna fyller inte alls sitt syfte eftersom berörda tåg måste gå när transportuppgiften finns. Vidare belastas dessa tåg även av tåglägesavgift hög, vilket för persontrafiken innebär en tämligen hög pålaga. Eftersom tågen avlastar vägnätet i mycket hög grad borde dessa i likhet med kollektivtrafiken på väg vara helt befriad från trängselskatt.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Avsnitt 5.6.1 Bokningsavgift

Bokningsavgiften är som vi förstår en avgift som avser fungera som ett incitament för att i god tid återlämna kapacitet som en sökande inte avser att nyttja. För annonserad persontrafik i ett komplext system är det angeläget att kapacitet lämnas med stor framförhållning. Att planera om fordons- och personalomlopp kan kräva så pass lång tid som tre månader. Vidare öppnas förbindelser för försäljning med lång framförhållning, vilket gör att gjord annonsering inte låter sig ändras med kort varsel.

Incitamenten bör således utformas så att sökande så tidigt som möjligt återlämnar obehövlig kapacitet så att inte andra tåg i onödan behöver vänta på tåg som inte kommer eller avstå från ett angeläget tågläge.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.1 Inledning

”Anläggningar för tjänster omfattar installationer, mark, byggnader och utrustning som helt eller delvis iordningställts för att medge att de tjänster som beskrivs i detta kapitel tillhandahålls.”

SJs kommentar: Det här tolkar vi som att Ägaren till anläggningen också ser till att dess skick är i brukligt skick både sett ur Arbetsmiljömässig aspekt eller teknisk funktion. I Hagalund finns det servicegångar och vattenposter på Trafikverkets spår. Det är alltså Trafikverkets ansvar att standarden upprätthålls.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

”Enligt EU-förordningen 2017/2177, som trädde i kraft den 1 juni 2019, ska tjänsteleverantörer för tjänster relaterade till transport på järnväg upprätta en anläggningsbeskrivning. Vad en anläggningsbeskrivning ska inbegripa beskrivs i förordningens artikel 4.”

I samma förordning står följande:



” 2. Anläggningsbeskrivningen ska inbegripa minst följande information i den utsträckning det krävs enligt denna förordning:

- a) Förteckningen över alla installationer i vilka järnvägsrelaterade tjänster tillhandahålls, inbegripet information om deras placering och öppettider. 23.11.2017 L 307/5 Europeiska unionens officiella tidning SV”

Det finns fler punktsatser i denna förordning som talar om infrastrukturägarens skyldigheter gällande anläggningen. Det som står i EU-förordningen är ytterligare en tolkning som bekräftar att Ägaren till anläggningen också ser till att dess skick är i brukligt skick både sett ur Arbetsmiljömässig aspekt eller teknisk funktion. I Hagalund finns det servicegångar och vattenposter på Trafikverkets spår. Det är alltså Trafikverkets ansvar att standarden upprätthålls. Under T21 har fler järnvägsföretag än tidigare valt att trafikera det svenska järnvägsnätet och i Hagalund innebar det att minst 6 olika järnvägsföretag nu trafikerar uppställningsbangården. Till T22 kommer det kanske ytterligare järnvägsföretag. Därför är det en nödvändighet att det sker samordning av nödvändiga faciliteter och samtliga gemensamma aktiviteter. Till exempel snöröjning av servicegångar.

SJs synpunkt:

”På vissa bangårdar har Trafikverket ärvt anläggningar som järnvägsföretagen anser tillhör de befintliga uppställningsspåren som till exempel servicegångar, trucköverfarter, vattenposter mm.

Dessa anläggningar och faciliteter är en förutsättning för att tågen ska få den service som krävs och för att tågen ska kunna levereras i tid till kund. SJ efterlyser ett ökande engagemang från Trafikverkets sida i frågor som rör lokalisering av depåområden för den här typen av verksamhet.

Likaså behöver Trafikverket vara en aktiv part vid nyanläggning av sådana verksamheter inom befintliga depåer eller terminalområden.”

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.3.5.4 Uppställning

SJs kommentar: I detta avsnitt delas stationer i landet upp i två olika zoner.

De som anses vara mest trafikerade hamnar i zon A och övriga i zon B.

Här måste Trafikverket vara mer tydlig genom att presentera vilka möjligheter men även vilka begränsningar ett uppställningsspår har. Utifrån dessa två kriterier måste sedan Trafikverket sätta en differentierad prissättning. Som det är nu hamnar Tomteboda bangård i zon A förmodligen på grund av sitt läge. Däremot är det på grund av bangårdens skick inte skäligt att ta ut samma avgift som till exempel Hagalund. Till exempel så är spår 19 i Tomteboda ett spår där underhållet är undermåligt. Det finns inga gång- eller servicevägar till och från spåret. Det är endast makadam utmed spåren. Det finns inga tågvärmeposter. Det finns inga vattentryckningsmöjligheter. Tomteboda är i regel obemannat vilket gör att det är stor risk för stöld och skadegörelse på uppställda fordon mm mm.

I Hagalund kan spåren variera i längd och det kan också variera med bredd mellan spår. Vissa spår har goda möjligheter till vattenposter medan andra sämre osv osv. Vissa spår kräver mer snöröjning än andra.

Med ovanstående argument är det inte rätt att sätta samma pris på samtliga uppställningsspår.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Bilaga 1 B Avgifter

SJs kommentar: Se anmärkning under 7.3.5.4 Uppställning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Bilaga 5 B Orsakskoder

SJs kommentar:

Ny orsakskodlista – Denna kan endast godkännas om överenskommelse mellan JF och Trafikverket kommit till stånd.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Bilaga 4 B — Prioriteringskriterier / Kapitel 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

Betydelsen av associationer är en viktig del i den samhällsekonomiska effektkostnadsberäkningen. Vi ställer oss frågande hur tanken med associationer är tänkt att fungera. Med den idag uppdelade järnvägsmarknaden mellan olika aktörer ställer vi oss frågande om det verkligen är rimligt att en ansökan ska innehålla associationer (anslutningar) till faktiska tåg, utöver rent internt produktionstekniska upplägg. En association, i betydelsen anslutning, bygger på en faktisk anslutning till ett annat tåg som inte allt för sällan en annan aktör är ansvarig för. Således bör associationsfrågan snarare handla om volymspecifika reserelationer till viss ort/ linje än anslutningar till enskilda tåg, annars gynnar modellen kartelliknande upplägg. Exempelvis att tåg X förväntas ha Y resenärer som ska resa vidare till orten Z eller orter utmed linjen Q,

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Bilaga 4 B — Prioriteringskriterier / Kapitel 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori

Kriteriet "Andel tjänsteresenärer", som anges som en särskiljningsgrund (parameter) i händelse av att en överbelastning inte kan lösas med hjälp av enbart prioriteringskriterierna, kan inte ses som en objektiv bedömningsgrund för att kunna utvärdera den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga lösningen. Det anges att definitionen på en "tjänsteresenär" är "en resenär som har resan betald av arbetsgivaren" och att "detta ska kunna verifieras". Att kunna verifiera en sådan uppgift finner vi som i det närmaste omöjligt och därför behöver den parametern tas bort.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Sammanfattning

- Prioriteringen av vardagsresandet trafik måste bli högre. Trafikverket visar en bristande förståelse för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas betydelse och verksamhet samt prioriterar fortfarande kommersiell fjärrtågstrafik som står för max 15 procent av resandet högre i både riktlinjer, ord och handling².
- Stoppa höjningar av avgifter och sänkningar av ersättningar. Branschen är inte redo för detta efter pandemin. Och både pendel- och regionaltåg betalar mer än vad som är tänkt enligt modellerna, dessutom utan att få något för det. Överuttaget leder till minskade möjligheter att uppnå statens mål kring miljö, trängsel och regional utveckling. Sammanfattningsvis kräver vi att Trafikverket återinför tåglägesavgift i tre nivåer, ta bort passageavgiften i storstäder samt sänk inte enkelriktade kvalitetsavgift för persontåg.
- JNB är en viktig del av villkoren och det är bra att samråd sker. Övriga lika viktiga delar borde även de integreras i "Sammanlagda avtalsvillkor" och även de sändas på samråd.
- Förutsättningarna måste vara mer stabila för trafikföretagen. Tex de villkor som gäller med årligkapacitetstilldelning skapar dåliga förutsättningar för att skapa ett förtroende för samhällsbetald kollektivtrafik hos medborgarna.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Avbokningsavgiften (kap 5.6.1)

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget att utöka tidsperioden för ersättning vid inställda tåg i Tabellen 5.14. Dock bör påpekas att så fort ett tåg tilldelats, dvs upp till 365 dagar före planerad avgångstid har det tilldelade tåget tagit kapacitet i anspråk och även beroende på situationen i samband med tilldelning hindrat andra tåg från den mest rationella och effektiva tågdriften. Det innebär att återlämnande av tåglägen och inställelse av trafik har orsakat andra kostnader och minskade möjligheter att bedriva och planera rationell tågtrafik långt tidigare än 125 dagar innan avgång.

De senaste åren har vi sett flera exempel på större ansökningar av tåglägen som ingått i den ordinarie tågplaneprocessen och tilldelats enligt prioriteringskriterierna som därefter inte nyttjats under delar eller hela tidtabellsåret. Avbokningsavgiften bör därför utsträckas så att all avbokning av tilldelade tåglägen kostar för den som avbokat, dvs både i de fall järnvägsföretaget

²Denna nedprioritering av RKMs trafik/verksamhet sker utifrån våra erfarenheter de senaste åren i allt från tilldelningsregler för kapacitet, konstruktionsregler, prioriteringsregler vid förseningar, vilka organisationer som Trafikverket väljer att bedriva utvecklingsprojekt med, uttalanden från ledande tjänstepersoner kring branschen, om hur medel i nationell respektive länsplan ska användas, specifika krav på regional medfinansiering för att genomföra åtgärder osv

eller Trafikverket avbokar tågläget. Precis som förslaget bör avgiftens storlek öka närmare in på avgångstiden för att öka incitamentet för en tidig avbokning och därmed så gott möjligt kunna använda kapaciteten för andra aktörer. Även outnyttjade ej avbokade tåglägen bör så klart beläggas med en kännbar avgift.

För övrigt anser vi att det svenska namnet på avgiften bör vara avbokningsavgift inte bokningsavgift då Trafikverkets nuvarande benämning skapar missförstånd om vad avgiften avser.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Kvalitetsavgifterna bör utökas

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på banorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet oavsett bantyp. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet. Ett ekonomiskt styrmedel i den riktningen är önskvärt. Det vore därför rimligt att införa en ensidig kvalitetsavgift som ersättning för järnvägsföretagen för de banor som inte uppfyller målstandard. Tex där tåg tvingas gå med reducerad hastighet i väntan på att Trafikverket ska återställa banans standard. Eftersom de regionala banorna inte är högt prioriterade av Trafikverket betalar järnvägsföretagen samma avgift för trafik på dessa banor som på stamnätet men får betydligt mindre för pengarna både i form av underhåll, reinvesteringar och även förorsakas trafikstopp vid risk för blåst och oväder pga bristande trädsäkring. Problem som varit kända i många år med som inte prioriterats av Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stoppa höjningarna av Tåglägesavgift bas

Så länge Trafikverket inte kan erbjuda järnvägsföretagen som trafikerar det regionala nätet samma standard, risknivå och service som på stambanorna är de upprepade höjningarna av tåglägesavgift bas omotiverade och oacceptabla. Lagrådet, Riksrevisionen och Ekonomistyrningsverket är tydliga i att avgift bör följa mot prestation, annars är det en dold skatt. Skatter ligger som alla kan förstå utanför Trafikverkets befogenhet att besluta över³ Trafikverket bör därför ompröva sin sammanslagning av tåglägesavgift bas med tåglägesavgift normal samt den föreslagna höjningen för T23 för den nya tåglägesavgift bas. Trafikverket har inför denna höjning precis som tidigare år

³ Se tex

https://www.riksrevisionen.se/download/18.78ae827d1605526e94b2de13/1518435507928/RiR_2004_17.pdf



konstaterat att de föreslagna höjningarna minskar efterfrågan på tågtrafik⁴. Därmed motverkar Trafikverket aktivt både det fördubblingsmål som regering och riksdag beslutat stödja samt det CGK mål som regeringen fattat beslut om ska uppfyllas⁵. Trafikverket visar själva i sin utredning att 8/13 av avgiftshöjningen för persontåg drabbar just regionaltågen⁶. Banavgifterna ligger sedan tidigare på en stor andel av tågtrafikens kostnader, ökningstakten slår mot verksamheten och påverkar möjligheten att finansiera framtida satsningar på att skapa attraktiv kollektivtrafik.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Passageavgiften i storstäderna måste avskaffas (kap 5.3.5)

Trafikverket skriver i sin avgiftsredogörelse: På samma sätt kan passageavgiften i storstäderna innebära att tåg flyttar sin avgångs- och/eller ankomsttid utanför de tider avgiften tas ut⁷. Det visar på en bristande förståelse för varför persontågstrafik, och framför allt samhällsorganiserade pendel och regionaltågstrafik bedrivs. Resenärerna som ska till arbetet ett visst klockslag kan sällan välja att åka vid en annan tidpunkt (att välja att åka utanför rusning istället för rusning). Skulle trafikföretagen inte erbjuda någon avgång väljer resenären oftast att resa med personbil istället eller tvingas avstå från sin anställning, vilket leder till trängsel, klimatutsläpp och minskad tillgänglighet och bristande arbetskraftsmatchning. Dvs kraftigt minskad samhällsnytta. Eftersom regionala kollektivtrafikmyndigheter har högt fokus på att skapa samhällsnytta för samhället och resenärerna kommer denna tågtrafik i rusning ändå att bedrivs. Biljettprismodellerna för vardagsresande behöver dessutom vara enkla och gälla för alla resor i ett system som bygger på att resenärer enkelt kan byta färdmedel och linje på sin resa. Det innebär att ett enhetspris tas ut per månad oavsett när på dygnet, oavsett färdmedel och var inom taxezonen resan sker. Det innebär att de kompensationsmetoder för passageavgifter som Trafikverket ser framför sig om flyttade avgångar eller höjda taxor inte kommer ifråga. Det som kvarstår är att öka skatteuttaget eller avstå att bedriva trafik. Resultatet blir sannolikt att myndigheten ställs inför valet att utarma glesbygden på sin kollektivtrafik (där är samhällsnyttan lägre än i pendeltågstrafiken varför denna trafik tas bort först, sist tar man bort pendeltågen i rusning), avstå från satsningar inom vården eller höja skatten. Passageavgiften är därför att se som en ren transferering av regionala skattemedel till staten.

Dessutom är redan tåglägesavgiften på dessa banor som berörs högre än på andra banor. Detta är alltså att se som en form av dubbelbeskattning.

4

https://www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_inb2023_211011.pdf

⁵ Trafikutskottets betänkande 2014/15: TU13 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

6

http://www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_inb2023_211011.pdf, s 8

7

www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_inb2023_211011.pdf, S 5

För övrigt är det Trafikverket som genom konstruktionsregler och tilldelning av kapacitet i tågplaner som styr trängsel på dessa berörda banor, vilket än mer talar emot en avgiftsmodell som inte har någon styrfunktion.

Avgiften är dessutom orättvis då den är olika konstruerade i de olika städerna, med olika zoner och dessutom inte täcker godstågens trafik. Att godståg som trafikerar de hårt belastade järnvägarna i landets tre storstäder i rusningstid utan avgift visar på modellens orimlighet. Avgiften kan inte heller motiveras av att slitaget eller kostnaderna för Trafikverket skulle vara extra höga från just dessa tåg jämfört med om de skulle gå en annan tid på dygnet.

Modellen är också orimlig då den bidrar till att pendeltågen i storstadsområdena betalar 1,8 gånger marginalkostnaden i ett avgiftssystem där målet är att uppnå värdet 1,0 gånger marginalkostnaden⁸.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Tilldelningskriterierna (kap 4)

Förutsättningarna måste vara mer stabila för trafikföretagen. Tex de villkor som idag gäller för kapacitetstilldelning skadar förtroendet för samhällsbetald kollektivtrafik hos medborgarna och motverkar därmed samhällets mål om tillgänglighet, regionförstoring och miljö. Medborgarna förutsätter att i sitt vardagspendlande kunna ta sig mellan tex hem och arbete även efter ett tidtabellsskifte. Med en kapacitetstilldelning som är ettårig, en pressad process där trafikföretagen kallas akut till förhandlingar utan att ha fått underlag i förväg, brister i förslag för konfliktlösning från Trafikverket, det råder kort framförhållning mellan fastställelse och trafikstart osv vilket därmed ger obefintligt utrymme att skapa attraktiva bytesresor mellan tåg och buss samt med regler som premierar fjärrtågsresor framför kollektivtrafikresor skapas osäkerheter för resenärer, entreprenörer, personal med kostnadsdrivande trafiklösningar till följd.

De samhällsvinster som samhällsorganiserad kollektivtrafik skulle göra genom att ges möjlighet att erbjuda fleråriga taktidtabeller för resenärerna skulle vida överstiga den förlust av upplevd frihet kommersiella aktörer att de har idag med ett system där man får konstruera egna tidtabeller årligen och sända in som önskemål till Trafikverket. Vi menar att friheten idag mest är imaginär, det är bara en aktör som kan ha ett tågläge och när den kanalen tilldelas en aktör får alla andra aktörer med samma önskemål acceptera sämre lösningar än den de önskat. Även kommersiella aktörer bör ha svårt att motivera investeringar med flera decenniers avskrivningstid enbart kan garanteras att skapa intäkter under ett trafikår i taget. Nuvarande kapacitetstilldelningsregler är konstruerade så att all kapacitet på en sträcka skulle kunna tilldelas till konkurrerande kommersiella aktörer vars enda syfte är att prisdumpa och erbjuda så mycket trafik som möjligt med syfte att konkurrera ut andra konkurrerande kommersiella aktörer utan att ens behöva skapa företagsekonomisk lönsamhet för aktören. Modellen tar ingen hänsyn till de behov samhället och medborgarna har när det gäller att ta sig till skola, arbete och fritidsaktiviteter. Ett bredare synsätt kring samhällsnytta behöver införas där större hänsyn tas till kollektivtrafiken, dess nätverksfunktion och behov och nytt av att skapa

⁸

https://www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2023_211011.pdf



attraktiva anslutningar. Ett system måste införas skyndsamt där samhällsorganiserad trafik med långsiktiga åtagandet mot medborgarna garanteras en viss mängd tåglägen på stråk och tider och med stoppmönster där behovet finns för vardagslivets resande. Rimligen bör även tåg som ansöks för enstaka veckodagar därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar regelbundet måndag – fredag eller dagligen. God planeringsförmåga och effektiv trafikproduktion bör inte förhindras utan premieras.

Situationer är redan så allvarlig där ansökta regionaltåg i rusningstid antingen aldrig tilldelas tågläge, får ståtid längs spåret med nära 30 minuter på samma ställe (med tåget fyllt med passagerare, varje vardag en hel tidtabellperiod), tvingas till olika tidtabeller olika veckodagar eller dela upp linjer i flera omlopp på olika fordon för att klara sitt trafikåtagande. Det går inte att vänta på visionära europeiska regelförändringar som kanske sker i slutet av 2020-talet som kanske skulle komma till rätta med detta samhällslöseri, skyndsamma åtgärder behöver göras de närmaste åren. Trafikverket sitter på nycklarna till många av dem i sin kapacitetstilldelningsprocess. Möjligheten att teckna ramavtal (kap 3.3.1) kring kapacitet är ett steg men inte tillräckligt för att lösa denna problematik som har sin kärna i Trafikverkets utformning av tilldelningskriterier och process. Redan 2014 konstaterar KTH att tilldelningsmodellen inte klarar av att fördela tåglägen mellan samhällsorganiserade och kommersiella aktörer⁹. Transportstyrelsen konstaterade motsvarande problem i en rapport 2015 och pekar också på avsaknad av modell för att fördela kapacitet mellan tåglägen och banarbeten. Rapporten visar på brister som både kan ses som förmågan att lösa tilldelningen så som ett optimerings- och ett värderingsproblem och där en korrekt tilldelning aldrig kommer kunna göras enligt denna modell¹⁰. Trots detta fortsätter Trafikverket tilldela tåglägen utan att varken ha verktyg eller tillräcklig information från tåg företagen för uppgiften. Ett system måste utredas som inkluderar fördefinierade fleråriga tåglägeskanaler där regelbundna tidtabeller och bytesmöjligheter till avslutande tåg/bussar premieras. Detta bör ses som ett verktyg att nå ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och skapa transparanta och långsiktiga förutsägbara spelregler för aktörerna på marknaden.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Servicefönster

50-60% är utnyttjandegraden för servicefönster på de fåtal banor där detta mäts. Hur det ser ut på övriga banor där man inte eller vad gäller banarbetsnyttjandet som helhet mäts inte. Sist Trafikverket redogjorde för detta var nyttjandegraden betydligt lägre. Resultatet av detta är att spårkapacitet går till spillo som reserverats för underhåll och andra förbättringar och som även kunde använts för

⁹ "i praktiken är [det] omöjligt för Trafikverket att göra en samhällsekonomiskt effektiv prioritering mellan olika typer av kommersiell trafik och mellan kommersiell och offentligt beslutad trafik (såsom pendeltåg), eftersom väsentlig information om den kommersiella trafiken som t ex trafikvolym, priser och vinster är okända för Trafikverket." CST 2014:4

¹⁰<http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/jarnvag/marknadsovervakning/rapporter/rapporter-2016/tsj-2016-5279-kapacitetstilldelning-pa-jarnvag.pdf>

trafik. Då underhållet sker senare och trafik i värsta fall ställs in etc leder detta sätt att reservera servicefönster i onödan till minskad samhällsnytta.

Samverkan måste bli bättre mellan entreprenörerna, Trafikverket och järnvägsföretagen i dessa frågor så att goda och situationsanpassade kompromisser kan komma till stånd vilket kan leda både till effektivare underhåll och effektivare tågtrafik än idag. Eftersom Trafikverket är den gemensamma avtalsparten vilar ett tungt ansvar där för att en förbättring av samverkan ska komma tillstånd.

I och med att ERTMS i mer stor skala kommer att etableras på det svenska linjenätet om några år kommer mycket kapacitet att behöva tas i anspråk till denna utrullning. Det är därför av yttersta vikt att denna samordning kommer tillstånd och att utnyttjandegraden för servicefönster och tid för banarbeten effektiviseras. Om Trafikverket inte effektiviserar nuvarande process kommer det inte finnas utrymme för att lansera ERTMS i den takt som Trafikverket föreslår, då tågtrafiken kommer drabbas av allt för stora störningar och allmänhetens förtroende för järnvägen minska ytterligare.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Banor känsliga för trafikökningar (kap 2.4.1.3)

Under detta avsnitt ryms en reglering "På dessa sträckor gör banstandarderna att Trafikverket kan komma att särskilt pröva ansökningar som innebär en omfattande ökning av trafikmängden." som står i strid med de grundläggande reglerna för kapacitetstilldelning. Att en bana inte tål mer än viss volym innebär inte att Trafikverket får särbehandla vissa ansökningar som utgör "trafikökning", alla ansökningar ska behandlas lika enligt de gällande samhällsekonomiska kriterier som Trafikverket satt upp. Hur motiverar Trafikverket att ett tåg som ingår i en trafikökning per automatik har mindre samhällsnytta än ett tåg som tidigare är beretts plats på sträckan? Några andra bedömningsgrunder än "trafikökning" nämns inte, vilket är tydligt i strid med reglerna som inte tillåter "grand-fathersrights". Och det är oklart var Trafikverket hittar stöd för sin uppsatta tolkning av regler.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Punkt 4. Tilldelning av kapacitet

Ramvillkoren har förändrats markant sedan avregleringen fått effekt med kraftigt ökat trafikarbete på exempelvis Västra stambanan som följd. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt tränga undan all regional- och pendeltågtrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet. Region Sörmland vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en fördjupad dialog kring utvecklingen av processen, exempelvis inom ramen för projektet Omarbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR).

Samhällsnyttan bör ses i ett bredare perspektiv och större hänsyn behöver tas till dagliga pendlare och hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. Den regionala trafikens betydelse som en grundläggande samhällsfunktion har blivit ännu mer uppenbar i och med pandemin.

Region Sörmland vill också framföra att vi anser det som orimligt att tåglägen som enbart söks för enstaka dagar tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Detta leder till olika tidtabeller för ett och samma tåg, beroende på veckodag, med negativa konsekvenser för resenärer och planeringen för anslutande trafik. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet. Identifieringsvillkoren för definition av prioriteringskategori (punkt 3.3. i bilaga 4B) bör därför kompletteras med uppgift om gångdagar.

Punkt 5. Avgifter

Region Sörmland anser att passageavgifter för persontrafiken är olämpliga. Trafiken har som primär uppgift att stödja arbetskraftsförsörjningen i Mälardalen och det är omöjligt, och inte ens önskat, att styra bort den. Regionen är medvetna om att trängseln är stor, men det finns inga hållbara alternativa sätt att transportera det stora antalet resenärer i stråken runt Stockholm. Det är angeläget att Trafikverket som samhällsutvecklare har ett helhetsperspektiv så att nationella, regionala och lokala mål ska kunna uppnås.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

Prioriteringskriterierna och dess anpassningar till innevarande ordning med att långväga tåg med många sällanresenärer och som åker långa sträckor, prioriteras av Trafikverket fortsatt högre framför den regionala tågtrafiken med många vardagsresenärer som åker kortare sträckor dagligen. Denna trafik som har klassats som samhällsviktig kan inte tillgodoräkna sig de regionala och lokala nyttorna vid en eventuell tvist kring tåglägen. Av samtliga tågresor som görs i Sverige årligen står de regionala och lokala tågresorna för över 80 % men prioriteras ändå lägre än de långväga tågen med många sällanresenärer. Denna prioriteringsordning tycker vi är helt fel

De nya konstruktionsreglerna som infördes på Södra stambanan vid T19 start, har Östgötatrafiken upprepade gånger meddelat sina kritiska synpunkter om till Trafikverket. Vi anser att de nya konstruktionsregler som Trafikverket använder för Södra stambanan tar mycket kapacitet och motverkar del mål som vårt bolag satt upp, till exempel att ta marknadsandelar från biltrafiken och minska dess påverkan på klimatet. Östgötatrafiken anser att Trafikverket bör lösa de problem med infrastruktur och trängsel som finns på Södra stambanan, där de geografiskt uppstår och inte lösa dem genom att försämrade för Östgötarna och skapa sämre förutsättningar för kollektivtrafiken i Östergötland. Enligt Trafikverket tillkom de nya konstruktionsreglerna för att "förbättra robustheten och punktligheten" på Södra stambanan, något som vi varken har, eller nu upplever som ett problem i Vår trafik. Konstruktionsreglerna motverkar våra möjligheter att ha en taktfast kvartstrafik, vilket är en viktig konkurrens fördel mot biltrafiken.

Om eller snarare när fler järnvägsföretag (både person och godstrafik) vill trafikera Södra stambanan kommer vi att få ytterligare försvårande omständigheter att köra vår trafik om inte kapacitetshöjande åtgärder tillkommer i vårt område. Detta skapar en stor oro hos oss gällande Östgötapendelns framtid.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående frågan går inte att koppla till samrådsunderlaget eller är inte möjlig att hantera inom JNB samrådet och lyfts därmed till befintlig ärendehanteringsprocess för kundfrågor.

Allmänt om JNB

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Dokumentet Täthet mellan tåg villkorar viktiga planeringsförutsättningar och bör ingå i JNB-materialet och därmed vara en del av remissen.

Generellt anser vi att de marginaler som anges i detta dokument är för stora och begränsar effektiv användning av spårkapaciteten, förändringar av detta och andra dokument som styr konstruktionsregler är nödvändiga för att anpassa till aktuell spårkapacitet för att minska begränsningen vid tågplanekonstruktionen. Järnvägens punktlighetsproblem måste angripas utifrån verkliga orsaker och inte pareras genom att lägga på ytterligare marginaler.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Täthet mellan tåg

Dokumentet Täthet mellan tåg sätter ramar för viktiga planeringsförutsättningar och borde rimligen ingå i JNB-materialet och därmed vara en del av remissen.

Generellt finner vi att de marginaler som anges i dokumentet är för stora och begränsar effektivt användande av spårkapaciteten, förändringar av detta och andra dokument som styr konstruktionsregler är nödvändiga för att anpassa till aktuell spårkapacitet för att minska begränsningen vid tågplanekonstruktionen. Enskilda järnvägsaktörers punktlighetsproblem måste angripas utifrån verkliga orsaker och inte pareras genom att lägga på ytterligare marginaler för trafikföretag som har effektiv planering och god punktlighet.

Trafikverkets kommentar:

Enligt den fastslagna struktur som överenskommit mellan medlemsländerna i EU så kan Trafikverket inte ta in denna skrift i JNB. Trafikverket kommer dock att inför varje tågplan att publicera dokumentet på Trafikverkets webbplats.

Järnvägsbranschen arbetar gemensamt med flera olika åtgärder för att öka robustheten i trafiksystemet för att klara de punktlighetsmål som satts. All trafik, oaktat om den är långväga person- eller godstrafik måste kunna samverka med den mer regionala trafiken. Att tåg inte exakt vid varje stund ligger på sin tidtabell är inte obekant. Konstruktionsreglerna är en del av dessa åtgärder och framtagna på uppdrag av Tillsammans för tåg i tid (TTT)

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Remissprocessen

Det är bra att Trafikverket har ett sammanfattade dokument som visar föreslagna ändringar. Dock saknas både konsekvensbeskrivningar och även en transparens i vad som är skillnaden jämför med föregående år i mycket, här kan Trafikverket ta lärdom av Transportstyrelsen som ofta är föredömlig i dessa punkter kring remisser. En större brist är dock att Trafikverket efter remissens kungörande kompletterar med nya dokument, dels ger detta i princip en kortare remisstid för det sammanvägda förslaget och dels skapar det risker att alla remissinstanser inte tagit del av de kompletterande handlingarna och därför besvarar remissen utifrån de förutsättningar som gavs vid kungörandet.

De försök Trafikverket gör att styra samrådet till ett minimum kring endast "ändringar och nyheter....det som inte redan är samrått i tidigare samråd" är olämpliga. Nya förändringar kan vara obetydliga om de ses fristående men i sitt sammanhang med befintliga regler uppenbarar sig mönster vilka tydliggör problem och utmaningar.

JNB är det viktigaste övergripande dokumentet förutom lagstiftningen och påverkar alla delar av järnvägsverksamheten. Tvetydigheter kan leda till missförstånd och i värsta fall till konflikter som leder till tillsyn eller domstolsprocesser för att uppnå samsyn. Det finns också viktiga förutsättningar som Trafikverket underhåller samrådsprocessen genom att hänvisa till fristående dokument som tas fram senare eller rent av hänvisar till sin dynamiska hemsida. De som ansvarar för att transportera 265 miljoner resenärer och 73 miljoner ton gods per år behöver kristallklara och långsiktiga förutsättningar för att kunna bedriva både samhälls- och företagsekonomiskt lönsamma verksamheter. Trafikverket måste bättre förstå sin roll som den kanske viktigaste möjliggörare för framtidens järnvägstrafik. Vi vill också särskilt lyfta att JNB tydliggör de orättvisa spelregler som råder på den svenska järnvägsmarknaden där samhällsvardagslivets resor nedprioriteras till förmån för kommersiell tåg företags konkurrens om en betydligt mindre andel affärsresenärer. Detta är i konflikt både EU-direktivet som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet och beslut i regering och riksdag om att bistå med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel

Trafikverkets kommentar:

Vi tar tacksamt emot förslag till ändringar och tar med oss dessa in i det ständiga arbetet med att förbättra JNB.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ generell kommentar. Ibland hänvisas till länken trafikverket.se och ibland till Trafikverkets webbplats - otydlighet. Det vore relevant att precisera länkens innehåll ifall man läser en utskrivna version av JNB. När hyperlänken fungerar är det ok, men i annat fall kan det vara svårt för mig som brukare av JNB att hitta rätt när man hänvisar till en så bred källa.

Trafikverkets kommentar:

Vi arbetar ständigt med att göra texten i JNB tydlig. Sökmotorn på Trafikverkets webbplats finns för att ta hand om den här typen av problem.

Kapitel 1 Allmän information

Avsnitt 1.5.2 Avvikelser

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det bör tydliggöras om Trafikverket tar på sig ansvaret att göra risk- och konsekvensanalyser för enbart sin egen verksamhet eller även har en ambition att försöka göra analyser som täcker järnvägsföretagens verksamheter på en övergripande nivå. Vid det senaste ändringsområdet kompletterades samrådshandlingen med en konsekvensbeskrivning, i ett allt för sent skede av samrådsprocessen av Trafikverket. I inledningen stod att den enbart hanterade risk/konsekvens för Trafikverket, men i själva texten fanns halvhjärtade resonemang kring risk/konsekvens för järnvägsföretagen. Det hade varit önskvärt med högre tydlighet för att förstå vad branschen har att förvänta sig. Det är också så att om risk/konsekvensanalyser för branschperspektivet inte tas om hand av Trafikverket måste myndigheten efter samråd visa en större lyhördhet för inkomna remissynpunkter än vad som hittills varit legio.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har gjort en Risk- och konsekvensanalysen utifrån sitt perspektiv och har även uppmanat branschen att göra sina egna Risk- och konsekvensanalyser utifrån sina perspektiv samt att delge dessa till Trafikverket. Trafikverket har inte mottagit några Risk-och konsekvensanalyser från branschen angående uppdaterad orsakskodlista för merförseningar och vägledande principer för orsakskodning av merförseningar.

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.4.1 Särskild Infrastruktur

Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Stycket:

Citybanan och innerspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen–Skavstaby/Huvudsta, Spånga–Kallhäll och Årstaberget–Flemingsberg är reserverade för pendeltågstrafik.

I Bilaga 4D punkt 1.1.1 står följande

Citybanan och innerspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen–Skavstaby/Huvudsta, Spånga–Kallhäll och Årstaberget–Flemingsberg är reserverade för pendeltågstrafik. Restkapacitet på de fyrspåriga sträckorna får dock utnyttjas av annan tågtrafik.

SJs kommentar: Texterna borde vara likstämmiga, eller vilken av dem gäller över den andra?

Trafikverkets kommentar:

För tydlighetens skull lägger vi till meningen "Restkapacitet på de fyrspåriga sträckorna får dock utnyttjas av annan tågtrafik" i kapitel 2.4.1.2.

Avsnitt 2.4.1.3 Sträckor med särskilda förutsättningar

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Under året har ändringar gjorts i JNB 2022 som nu har införts in JNB 2023, det avser bland annat "Banor och sträckor känsliga för omfattande trafikökningar". Vid remissen pekade Jönköpings Länstrafik på att det är oklart vad detta innebär för oss som RKM men vi fick som svar att detta skulle förtydligas längre fram. Jönköpings Länstrafik noterar att kapitel 2.4.13 har införts i JNB och att de känsliga banorna är listade, men det är fortsatt otydligt kring vad som avses med begreppet "omfattande trafikökning" samt om det är hela den listade banan eller bara bandelarna som omfattas enligt uppdelning i de två kolumnerna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets strävan är att vara transparenta gällande brister i anläggningen. Därför redovisar vi sedan ett antal år tillbaka sträckor med varaktiga nedsättningar i kapitel 2 och sträckor med risk för varaktiga begränsningar i bilaga 2E. Syftet med detta är att erbjuda våra kunder så goda planeringsförutsättningar som möjligt.

Tabellen "Banor och sträckor känsliga för omfattande trafikökningar" är ytterligare ett steg i denna strävan. Den är en uppräkningslista av banor som är känsliga för trafikökningar i ad-hoc och används således inte i tågplaneprocessen. Internt finns det genomarbetade restriktioner för var och en av banorna.

Planerad omfattande trafikökning på dessa banor föregås av tidig dialog och åtgärder i anläggningen.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN SJ AB

"Begreppen LTP för long time time planning, STP för short time planning och Ad-hoc för direkttilldelning via trafikledning införs i JNB De bör beskrivas som åtskilda separata processer pga att tilldelningsprinciperna är så olika. Det är egentligen tilldelningsprincipen som ÄR processen. LTP slutar iom fastställd tågplan (bortsett från diverse efterarbete). Till STP förs LPR och revision. Tilldelningsprincip snarare än leveransformat håller ihop dem."

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dagsläget inte för avsikt att förändra begreppen eller gränssnitt för de olika processtegen enligt er synpunkt.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

MPK — marknadsanpassad planering av kapacitet

Som en del i av införandet av MPK from T23 ser Östgötatrafiken att den förnyade processen kring tilldelning av tågnummerserier kan innebära att Östgötatrafiken inte erhåller de tågnummerserier som trafikupplägg Östgötapendeln fram tom.T22 tilldelats. Dessa tågnummerserier ligger till grund för våra produktions- och uppföljningssystem. Farhågan Östgötatrafiken ser här är att trafikupplägg Östgötapendeln tvingas dela tågnummerserier med andra sökande järnvägsföretag / trafikupplägg. Det skulle komplicera hanteringen i bl.a. produktions / uppföljningssystem nämnt ovan, då dess grunddata i mångt och mycket bygger och grundar sig på TRV:s tilldelade tågnummerserier.

Hela ansökningsprocessen inför tågåret får inte förskjutas mer framåt i tid. De förseningar som förevarit under de senaste åren, på grund av tvistlösningar och annat konstruktionsarbete har gjort att den sena fastställelsen har skapat följdproblem för våra möjligheter att skapa en bra och attraktiv anslutningstrafik. Vi förordar därför en tidigareläggning av hela ansökningsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Enligt EU:s gällande förordningar (EU) 454/2011 "TAP" och (EU) 2021/541 "TAF" ska inte infrastrukturförvaltaren bestämma sökandes identiteter. Detta möjliggör att sökande själva kan välja sina identiteter samt strukturen enligt TAF/TAP säkerställer även att dessa är unika. Infrastrukturförvaltaren får heller inte justera sökandes identitet.

Tidpunkterna för bl a ansökningsprocessen styrs av gällande regler och förordningar och överenskommelse med RNE om gemensam tidsplan för hela tågplaneprocessen. Trafikverket arbetar aktivt med att genomföra processtegen i rätt tid.

Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Vi ser at Trafikverket foreslår å gjøre det obligatorisk for togoperatører å søke om sportilgang for all internasjonal togtrafikk gjennom RNEs «Path Coordination System» (PCS). Vy har i mange år kjørt internasjonal togtrafikk mellom Sverige og Norge, og har benyttet Trafikverkets og Bane NORs egne systemer for å søke om sportilgang. Vi har gode erfaringer med disse systemene i kapasitetsfordelingsprosessen og i våre interne planprosesser. Vi har ikke brukt PCS tidligere. Så vidt vi forstår, vil bruken av PCS – i tillegg til Trafikverkets og Bane NORs systemer – innebære manuelt dobbeltarbeid for oss. Vi ønsker derfor ikke å ta i bruk PCS for internasjonal trafikk mellom Sverige og Norge og ber Trafikverket om å fjerne kravet om bruk av PCS fra JNB for 2023.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbeider i enlighet med EU:s ambition att förenkla hanteringen av internationella ansökningar. EU-förordningarna (EU) 454/2011 "TAP" och (EU) 2021/541 "TAF", ställer krav på att ansökningarna ska göras i PCS. Trafikverket kommer därför inte ändra kravet på att använda PCS.

Avsnitt 4.2.1.2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

När det gäller de utpekade kapacitetsbegränsningar så förutsätts att de kapacitetsbegränsningar som utpekade av Trafikverket också är de enda kapacitetsbegränsningar under tidtabellens giltighet som har en effekt på tillgänglig kapacitet vilken finns graderad i SERA-direktivet (JNB. T23 tabell 4.1). Samtliga objekt som presenteras i Banupplåtelseplanen (BAP) gällande T23 samt samtliga tillkommande objekt under tidtabellens giltighet skall påverka tillgänglig kapacitet mindre än den minsta kapacitetspåverkan som finns angiven i SERA-direktivet under tillfälliga kapacitetsbegränsningar (JNB. T23 tabell 4.1). Avsnitt 4.2.1.2 bör förtydligas med ovanstående synpunkt.

Trafikverkets kommentar:

Utpekade kapacitetsbegränsningar ska sökande ta höjd för i sin ansökan (jämför med tidigare begrepp PSB). De kapacitetsbegränsningar som inte är utpekade som tillfälliga kapacitetsbegränsningar har effekt på tillgänglig kapacitet och hanteras enligt avsnitt 4.5.

Avsnitt 4.2.1.3 Kapacitetsplaner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

De kapacitetsplaner som upprättas av Trafikverket vid starkt (ordet starkt är en relativ mängd och bör ersättas av ett mer absolut värde) kapacitetsbegränsande tillfällen kan inte enbart ta hänsyn till fördelning av kapacitet på sträckan med nedsatt kapacitet utan skall även ta ansvar för hur den upprättade kapacitetsplanen påverkar de fortsatta färderna med berörda tidtabeller. Andemeningen i SERA-direktivet kan inte vara att man t.ex. för en tidtabell som framgår 1529 km. men pga. en kapacitetsplan under 40 km. av totalt 1529 km. vilken ger 40 minuters tidspåslag alternativt framgår i ett tidigare tidtabellsläge så blir 1489 km. (97 % av tidtabellens framförande) oförutsägbara. Om kapacitetsplaner upprättas så förutsätts att dessa tar ett helhetsansvar för tidtabellernas fortsatta framfärd före/efter sträckan där kapacitetsreduceringen föreligger, att om kapacitetsbegränsningen skapar behov av att omleda/framföra trafik på andra bandelar så skall även en tillfällig kapacitetsplan upprättas för de bandelar som berörs av omlad trafik, att justeringar av andra TPÅ-objekt, BAP-objekt både på ordinarie tidtabellssträcka samt eventuell omledningssträcka för att minimera uppkommen störning i tidtabellerna redovisas, att eventuellt tillkommande uppställningsbehov på Trafikverkets spårinnehav hanteras, att uppkommit utökat behov av lokalbevakning av driftplatser både på ordinarie tidtabellssträcka samt eventuell omledningssträcka redovisas m.m. Avsnitt 4.2.3 Kapacitetsplaner i JNB. T23 bör förtydligas med ovanstående synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

SERA direktivet ger ingen möjlighet att göra en preliminär fördelning av återstående kapacitet på andra linjer än den där kapacitetsbegränsningen finns. När det gäller den omladda trafiken så hanteras den i ordinarie tilldelningsprocess eller revisionsprocessen enligt gällande praxis.

Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vi vänder oss emot att uppställningsspår/vändspår som är byggda för att säkerställa en robust pendeltågstrafik inte reserveras för dessa i likhet med vad som gäller för innerspårerna i Stockholmsområdets fyrspårssträckor.

Vid trafikstörningar är det viktigt att de få vändspår som finns i systemet är fullt tillgängliga för pendeltågstrafiken för att det ska vara möjligt att minimera störningens konsekvenser för resenärerna. Vidare kan dessa spår behövas för att ställa upp insatsberedda "stand by-tåg" som från strategiska platser snabbt kan täcka upp för en inställd eller starkt störd avgång. Det är med dagens tilldelning av uppställningstjänster inte möjligt att söka kapacitet för dessa behov, något som inverkar menligt på möjligheten att fullgöra det transportuppdrag som pendeltågen har.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket får reservera viss järnvägsinfrastruktur till viss järnvägstrafik enligt 6 kap 3 § Järnvägslagen. Denna skrivning omfattar dock inte tjänst såsom uppställning. Med anledning av detta kan inte Trafikverket reservera uppställningsspår till pendeltågstrafiken.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Återkommer med denna synpunkt, som även delgavs i samrådet till JNB 2021, då vi anser att svaret som lämnades från Trafikverket då inte bemötte synpunkten.

Med den föreslagna skrivningen "Vid tilldelning av tjänsten spår för uppställning kommer Trafikverket vid behov att, för persontrafik, prioritera fordonsomlopp med kortare vändtider än 14 timmar. Lördagar, söndagar och helgdagar räknas som noll timmar." kommer Trafikverket att ge järnvägsföretag som i huvudsak använder sina fordon frekvent under vardagar förtur till uppställningskapacitet (vid situationer med begränsad uppställningskapacitet). Vi menar att tillämpningen av skrivningens innebörd inte är förenlig med järnvägens alla parterers intressen, och i praktiken skulle kunna resultera i ett högre kapacitetsutnyttjande på anläggningar med redan hög belastning då fysiska tåg endera behöver förflyttas eller "icke-önskvärda" tåg skapas utifrån scenariot med avsaknad av uppställningskapacitet.

Enligt den information vi har erhållit så har t.ex. uppställningsbangården i Hagalund de facto störst kapacitetsutnyttjande av uppställningsspårerna under lördagsdygnet, vilket inte på något vis skulle förbättras med tillämpning av denna begränsning.

Vi kan inte se att ert svar på vårt yttrande i JNB 2022, se nedan, besvarar vår synpunkt. Vi skulle också vilja veta vem Trafikverket menar är "branschen" eftersom det är vad som hänvisas till i svaret.

"Spår för uppställning är i första hand till för fordon som används i regelbunden trafik och därmed kan kopplas till ett tågnummer. Gränsvärdena har tagits fram i samråd med branschen. Helt naturligt

blir det så att när efterfrågan på trafik är som minst så kommer mängden uppställda tåg att öka, t ex en lördag. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela tjänster.”

Trafikverkets kommentar:

Spår för uppställning är i första hand till för fordon som används i regelbunden trafik och därmed kan kopplas till ett tågnummer. Gränsvärdena har tagits fram i samråd med branschen. Helt naturligt blir det så att när efterfrågan på trafik är som minst så kommer mängden uppställda tåg att öka, t ex en lördag. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela tjänster. Med branschen avses här företrädare för ett antal järnvägsföretag. Trafikverket välkomnar goda förslag på eventuella förändringar i avsnittet.

Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet

YTTRANDE FRÅN SJ AB

”Bilaga 4 C innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på. Adresser för ansökan, se bilaga 1 A. Tidsplan för tilldelningsprocessen, se avsnitt 4.5.”

SJs kommentar: Vi önskar att Trafikverket bekräftar att ansökan ska baseras på trafikkalender enligt beskrivningen i 4.2.2

Trafikverkets kommentar:

MPK-lösningen bygger i grunden på datubaserad planering och utgår därför helt från en ordinarie kalender utan hänsyn tagen till avvikande helgdagar. Ansökningsportalerna (MPK långtid och MPK korttid) bygger på samma princip där en vanlig kökskalender används som grund för att beskriva gångdagar. Dock finns det i MPK korttiden en påbyggnadsfunktion där det är möjligt att beskriva gångdagar även utifrån en avvikande trafikeringsskalender som i sin tur översätter beskrivningen till kökskalendern. Dvs i MPK långtid enbart kökskalender, och i MPK korttid går det som sökande att välja om man vill beskriva gångdagar utifrån kökskalendern eller den avvikande trafikeringsskalendern.

Trafikverket kommer göra en förtydligande justering av texten i kap 4.2.2

Avsnitt 4.2.2.2 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: I och med införandet av MPK krävs fler detaljer i ansökan. I och med att JNB är styrande vore det relevant att få med dessa ändrade krav på detaljer, ex. kring tågnummerförändringar, preferenstider, uppehållstid på första och sista station, slutaktivitet. I tillägg försvinner behovsuppehåll från ansökan. Idag finns inga riktlinjer kring ansökan i MPK. Vi önskar att få med de nya förutsättningarna i JNB.

I jämförelse är det väl detaljerat kring yttrande och synpunkter i paragraf 4.2.2.3, vi upplever en obalans i detaljerna och önskar att Trafikverket tydliggör.

Trafikverkets kommentar:

JNB är inte rätt kanal att ange detaljerade anvisningar om vad som ska ingå i en ansökan. Hanteringen utifrån ert yttrande kommer att hanteras enligt text i första stycket, avsnitt 4.2.2. Instruktioner kopplade till MPK kommer att publiceras på Trafikverkets webbplats inom kort.

Avsnitt 4.3.2 Tidpunkter och information till sökanden

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Under året har även det dykt upp oklarheter i processhantering inför T22 för "mindre och medelstora kapacitetsbegränsningar". Processhanteringen är inte synkroniserade med processen för "samråd för lokalt banarbetsmöte". Synpunkter på "mindre och medelstora kapacitetsbegränsningar" skulle lämnas in innan information kring "samråd för lokala banarbeten" hade gått ut. Jönköpings Länstrafik ser att processerna behöver klargöras och synkroniseras så att synpunkter på samrådet ska kunna lämnas på ett korrekt sätt från JF och hanteras av Trafikverket enligt gällande föreskrifter.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsperioden för små och medelstora kapacitetsbegränsningar är synkroniserade. Samrådet för små och medelstora kapacitetsbegränsningar ägde rum under perioden 22 april till 20 maj, de regionala banarbetsmöten hölls 10-12 maj. Eventuella synpunkter skulle ha inkommit till Trafikverket senast den 20 maj. Utifrån detta så anser Trafikverket att processerna är synkroniserade. Jönköpings Länstrafik får återkomma om Trafikverket missat något eller missförstått yttrandet.

Avsnitt 4.3.2.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

Stycket: De tågtyper med tillhörande prioriteringskategori och kod som omfattas av bilaga 4 B, avsnitt 3.2, 3.3 och 3.4 är: pendeltåg (SP, RP), regionaltåg (RX, RS, RL, RI, PO), fjärrtåg (FS, FL, FI, PO), snabbtåg (FX), godståg (GS, GT, GR, GN, GF, GO) och tjänstetåg (TT, EL).

Det finns i bilaga 4B Prioriteringskategorier punkt 3.3 finns inget stöd för uttrycket "snabbtåg (FX)" som används i texten ovan. "snabbtåg (FX)" borde strykas och FX läggas under fjärrtåg "fjärrtåg (FX, FS, FL, FI, PO)"

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket rättar enligt ert yttrande

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Den tidplan som presenteras bör renodlas så att den avser T23. I remissversionen blandas punkter och händelser som avser tågplan T23 till T28 i samma tidplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår synpunkten men anser att informationsvärdet är viktigt och ger en helhetsbild av planerade processteg under år 2023 och att denna information därför bör finnas med.

Avsnitt 4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ saknar förtydligande inom revisionsprocessens olika moment och önskar att Trafikverket tydliggör vad som gäller.

JNB säger enligt nedan om revision av tågplan.

Tågplanen anpassas till banarbeten som inte är anpassade i årlig tågplan. Detta görs i revisionsprocessen. Möten genomförs med järnvägsföretag och trafikorganisatörer inom ramen för denna process.

SJs kommentar: Vad är ramen för denna process?

På grund av den korta tiden mellan fastställelse av tågplanen och trafikstarten kommer tidsfristerna som anges nedan i antal veckor inte att kunna upprätthållas inledningsvis i tågplanen. Trafikverket har i förväg dialog med berörda angående datumen i det kommande årets revisionsarbete.

Trafikverket åtar sig att

- till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och kan behöva justeras
- detta meddelande benämns Inte tillgängligt tågläge.

SJs kommentar: När ska meddelanden skickas ut, inför revisionsmöte?

- tillhandahålla lösningsförslag som inkluderar de tåglägen som har meddelats.

SJs kommentar: När ska dessa tillhandahållas, i samband med att meddelande skickas utom att ett tågläge inte är tillgängligt?

- ta emot sådant underlag som grund, om berörda önskar lämna ett underlag som ett lösningsförslag,.

SJs kommentar: Vad är sådant underlag?

- basera lösningsförslagen utifrån de publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningarna.

SJs kommentar: Publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar = fastställt BAP? Kommer det publiceras förändringar löpande vid behov som uppstår under innevarande tågplan?

- ta emot och hantera inkomna synpunkter på lösningsförslag, i den mån berörda önskar lämna synpunkter, samt om möjligt uppdatera lösningsförslaget utifrån detta.

SJs kommentar: När ska synpunkter lämnas?

- skicka ut erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag – dessa erbjudanden ska tillhandahållas den berörda senast 18 veckor innan anpassat tågläge ska trafikera.

I de fall färdplaner kommer att levereras med kortare framförhållning än vad som anges ovan kommer Trafikverket att träffa en skriftlig överenskommelse med berörda.

Järnvägsföretag och trafikorganisatör som berörs av revision åtar sig att

- meddela om tågläge som behöver anpassas i stället ska ställas in.

SJs kommentar: När ska detta ske?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig era synpunkter i det fortsatta arbetet med att utveckla revisionsprocessen i MPK verktyget. Den tänkta processen kommer att stämmas av med kunderna. Resultatet av detta arbete kommer att behandlas i ett kommande avvikelsemeddelande för JNB 2023.

Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

...Maximal uppehållstid på upp till 60 minuter gäller även vid vändning mellan två tåglägen på trafikplats med trafikaktivitet...

SJs kommentar:

Avser denna mening även vändning mellan två tåglägen på slutstation eller bara på mellanliggande trafikplats där tåget delats?

Trafikverkets kommentar:

JNB tydliggörs med att det även gäller mellan två tåglägen på den gemensamma slut-/startstationen.

Avsnitt 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Järnvägsföretaget/trafikoperatören ansvarar för att specialtransporten framförs enligt gällande transportvillkor och transporttillstånd → Hur kan Järnvägsföretaget ansvara att transporten framförs enligt ett transporttillstånd som inte finns?

Kodifierad transport:

Ni lovar möjlighet att trafikera enligt kodifiering P/C405, P/C410 och P/C422. Men ni kan bara visa vilka banor som håller för P/C422. P/C405, P/C410 ryms inom P/C422 och behöver därför inte omnämnas i detta sammanhang. Under all kritik! Kodifiera istället resterande nätverk så att operatörerna kan bedöma om specialtransportvillkor är nödvändigt eller ej.

Trafikverkets kommentar:

Gällande frågan om transporttillstånd så tydliggörs JNB med texten:

"Järnvägsföretaget/trafikoperatören ansvarar för att specialtransporten framförs enligt gällande transportvillkor och transporttillstånd, som utfärdas i de fall detta krävs. Se mer i avsnitten nedan."

Gällande kodifierad transport:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att kodifiera järnvägsinfrastrukturen. Till dess att kodifieringen av de lägre klasserna är klar ändrar vi texten i JNB till att det gäller kodifiering "upp till P/C 422".

Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Det är angeläget att kommande ändrade kvalitetsavgifter någorlunda likabehandlar de olika trafiklagen. Vissa förslag som varit ute i arbetet har avsevärt missgynnat persontrafiken, något som vi starkt motsätter oss. Sena och inställda tåg orsakar stora kostnader för såväl trafikens organisatör som järnvägsföretaget och inte minst för resenären som kan uppleva att viktiga aktiviteter inte går att genomföra. Det kan röra sig om missade läkarbesök, tentor, barnhämtning, arbeten med mera. Sådana upplevelser kan medföra att resenärer anser att kollektivtrafiken är alltför opålitlig och välja andra alternativ.

Trafikverkets kommentar:

Vi noterar era synpunkter för framtida utveckling och hänvisar i övrigt till svaret till Svensk kollektivtrafik avseende "Förändringen av ersättningsnivåerna för ensidig kvalitetsavgift (tabell 5.12)" nedan."

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Förändringen av ersättningsnivåerna för ensidig kvalitetsavgift (tabell 5.12)

Trafikverket föreslår en sänkning av ersättningsnivån vid merförseningar jämfört med idag för persontåg. Det görs med hänvisning till att man kan söka regressrätt, vilket man kunnat göra sedan 2018, vad föranleder då Trafikverket att efter fem år sänka kvalitetsavgiften? Detta i ett läge där endast 13% utifrån Trafikverkets egen kundundersökning tycker att det är lätt att ansöka om regressrätt och där trafikorganisationer därför helt avstår från att söka för att processen är för betungande och där Trafikverket inte kan utlova någon digitalisering före 2023. Detta även i en situation där myndighetens företrädare uttryckligen säger att det inte ska vara för enkelt att söka regressrätt, då detta inte vara lagstiftarens tanke att mindre kostnader ska täckas. Även med en mindre saktfärdig effektivisering av hanteringen av regressrättsärenden skulle branschen tvingas ta kostnader som förorsakats av Trafikverket och som det vore rimligt att få ersättning för. Det är därför inte läge för Trafikverket att föreslå sänkningar för persontågens ersättningar i de enkelriktade kvalitetsavgifterna. Under upprepade möten har branschens företrädare inom det så kallade affärsregelforum försökt få Trafikverket att förstå att kostnaderna som täcks inom regressrätten enbart täcker tredje parts anspråk inte tex personalkostnader, omplaneringskostnader och andra merkostnader vilka tillsammans utgör kännbara belopp som trafikföretagen idag tvingas ta då Trafikverket ställer in trafik eller trafiken försenas pga infrafel, ej avslutade banarbeten osv. I detta inkluderas även alla de banarbeten som inte blir av utan ställs in precis innan de skulle utförts, vilket leder till att trafikföretagen behöver anordna ersättningstrafik vid två tillfällen för samma planerade åtgärd. De flesta av dessa händelser skapar också tydliga good-will förluster för järnvägen hos medborgare och resenärer. Med tanke på järnvägsföretagens ekonomiska situation efter pandemin och statens högt satta mål rörande klimat och trafik bör staten vara aktsam på hur man ökar kostnaderna för marknadsaktörer och avstå från att sänka ersättningsnivån. Det är också rimligt att ersättningarna är på en sådan nivå att de täcker uppkomna kostnader. De bör också vara tillräckligt höga för att Trafikverket ska känna av dem och agera för att förbättra och effektivisera sina processer för att minimera risken att händelser uppkommer som berättigar till dessa enkelriktade kvalitetsavgifter. Det finns alltså många argument varför en sänkning av avgiften är fel väg att gå.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit fram en ny modell för "Kvalitetsavgift för merförseningar, enkelriktad modell" (JNB 2023 avsnitt 5.7.1.2) som är tänkt att implementeras T23.

- *Detta är en ensidig ersättning som Trafikverket erbjuder och som går utöver rådande lagstiftning*
- *I modellen är förseningarna lika mycket värda för gods- respektive persontrafik i likhet med den dubbelriktade avgiften för merförseningar*
- *Modellen använder en enhetlig schablon. Både tidsintervaller och avgifter blir lika för alla transportslag*
- *Långvariga förseningar regleras*
- *Trafikverket tar ett större ansvar genom att höja omsättningen i modellen med cirka 12 %*

Avsnitt 5.7.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: Det är fortfarande inte utrett huruvida det är rätt att ta ut kvalitetsavgifter vid avgången ut från Hagalund då det är flera infrastrukturägare och flera järnvägsföretag samt andra parter som kan vara relaterade till orsaken till en försening. Jämför också texten i 5.7.4.1.

Trafikverkets kommentar:

Kvalitetsavgiftsmodellen bygger på att de tåglägen som tilldelats mäts utifrån de förseningar som uppstår i förhållande till tilldelad kapacitet. Järnvägsföretagen har dag 4-6 på sig att granska kodningen. Därefter finns möjlighet till BONO (och under vissa förutsättningar även möjlighet till BONO+) och Tvist om Järnvägsföretagen och Trafikverket inte är överens om kodningen.

Avsnitt 5.7.1.2 Kvalitetsavgift för merförseningar, enkelriktad modell

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Tabellen 5.12 uppdateras enligt nedan.

Tidsperiod	Resande- och godståg
30–59 merförseningsminuter	6 000 kr per tillfälle
60 merförseningsminuter eller mer	14 000 kr per tillfälle

Green Cargo välkomnar att Trafikverket likställer alla tåg i kvalitetsavgiftssystemet. Detta är helt logiskt eftersom syftet med systemet är att alla tåg är lika viktiga avseende punktlighet och att sena tåg riskerar att störa andra tåg. Alternativet skulle vara att ge olika tåg, inte bara gods vs resandetåg utan även differentierat på olika produkter och deras fyllnadsgrad, olika värden men då skulle det sannolikt även behövas en differentiering av minutpriset på 75 kr/minut. Det vore en felaktig väg framåt och Green Cargo tackar för att Trafikverket lyssnat på våra argument.

Trafikverkets kommentar:

Tack för er positiva respons på den föreslagna förändringen.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

... och Avsnitt 5.7.1.4 Kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell

SJs kommentar:

Befintliga tidsintervall och avgifter i den enkelriktade modellen sattes i samband med att Trafikverket ensidigt avskaffade ersättningsmodellen för produktionsmerkostnader (7.4.3) och reglerna om ersättning för ekonomisk skada i järnverkstrafiklagen samtidigt implementerades. Ett av Trafikverkets motiv till att avskaffa 7.4.3 var att ersättningen i den enkelriktade modellen höjdes. Att Trafikverket nu avser att återigen ensidigt försämra villkoren är något som SJ inte kan acceptera.

Det är olyckligt att Trafikverket blandar in ersättning för produktionsmerkostnader i kvalitetsavgiftssystemet. Syftet med kvalitetsavgiftssystemet är att skapa incitament så att både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag vidtar åtgärder för att förebygga opunktlighet. Sådana avgifter bör alltid vara dubbelriktade. För att åstadkomma balans i avtalsvillkoren mellan Trafikverket och järnvägsföretag är det samtidigt viktigt att det finns mekanismer som reglerar järnvägsföretagens rätt till ersättning för merkostnader när dessa är orsakade av Trafikverket. SJ förordar därför att ersättning för produktionsmerkostnader ska regleras separat från kvalitetsavgiftssystemet. Om Trafikverket av administrativt skäl anser att en sådan reglering till viss del bör utgöras av en modell liknande den enkelriktade modellen så har SJ inga invändningar så länge syftet tydligt framgår. Det finns då inte heller någon anledning att tillämpa enhetliga schabloner eftersom verkligheten som schabloniseras inte innehåller enhetliga kostnader för de olika segmenten.

SJ vill även understryka att dessa förändringar inte är förankrade i det forum, Översyn av affärsregler, där vi diskuterar denna typ av villkor. Dvs i de fall parterna gemensamt under arbetets gång kommer överens om ändrade villkor, får det prövas när i tiden det är möjligt att ändra de befintliga och införa de nya villkoren.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit fram en ny modell för "Kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell" (JNB 2023 avsnitt 5.7.1.4).

- *Målet är att uppnå en robustare banarbetsplanering och en anpassning till SERA-direktivet*
- *Trafikverket tar ett större ansvar genom att*
 - *införa ett nytt intervall för dag 125-84,*
 - *höja ersättningsnivån för dag 83-15,*
 - *höja den totala omsättningen i modellen*

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

Avsnitt 7.3.4.4 Avgifter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: Reservera innehållet gällande "Tåg bildningstjänster på trafikplats Hagalund"

Trafikverkets kommentar:

Utredning pågår gällande tåg bildningstjänster på trafikplats Hagalund och förändringar i texten kommer att meddelas genom avvikelsemeddlande vid senare tillfälle.

Avsnitt 7.3.4.6 Tilldelning av tjänst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: Reservera innehållet gällande "Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund"

Trafikverkets kommentar:

Utredning pågår gällande tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund och förändringar i texten kommer att meddelas genom avvikelsemeddelande vid senare tillfälle.

Avsnitt 7.3.5.3 Beskrivning av anläggning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

Här hänvisas till att det endast är de spår som framgår i bilaga 7A som TRV tillhandahåller för uppställning vilket underförstått pekar ut vilka spår som är giltiga att ansöka uppställning på i Ansökan om Kapacitet (både i långtid och korttid). I stor utsträckning är det endast sidospår på stationer som finns upptagna i förteckningen, men TRV tilldelar i långtiden även uppställning på huvudtågspår som inte är upptagna i bilaga 7A. TRV korttid har dock tolkat JNB så att de avslår ansökan om uppställningar på spår som inte finns upptagna i bilaga 7A, vilket får konsekvensen att man i långtiden kan bli tilldelad uppställning på t.ex. Umeå C under en period, men skickar JF in en ansökan i korttiden om samma uppställning en annan dag/period får JF avslag.

Det är mycket vanligt förekommande att JF ställer upp fordon nattetid vid huvudtågspår då det ju inte finns tillräckligt med sidospår överallt för att täcka JF's behov av uppställning.

Texten i punkt 7.3.5.3 bör förtydligas så att uppställning även tilldelas på huvudtågspår som inte finns upptagna i bilaga 7A och att det gäller även i korttiden, alternativt att TRV i bilaga 7A upptar alla de huvudspår som kan tänkas eller redan används för uppställning.

Trafikverkets kommentar:

Bilaga 7 A visar ett grundutbud för vilka spår som är lämpliga att använda för uppställning. Vid särskilda tillfällen kan andra spår för uppställning tilldelas, där Trafikverket avgör lämpligt. Texten i avsnitt 7.3.5.3 får ett förtydligande samt 7.3.5.6 Tilldelning av tjänst får en ny förtydligande text som visar på att fler spår än de som står med i bilaga 7 A kan tilldelas.

Avsnitt 7.3.11 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

Avsnitt 7.3.11.4 Avgifter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

7.3.11.4 Länken "elprisrapporten" fungerar inte.

Trafikverkets kommentar:

Länk undersökt så att den fungerar.

Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 8.1 Trafikeringsavtal

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vad avser 8.1 krävs tydliggörande av ansvar för regressrätt vid bristande underhåll och inställd trafik vid dåligt väder. Järnvägsföretagen är enligt både europisk förordning och svensk lag skyldig att ersätta resenären för uppkomna kostnader, stå för ersättningstrafik etc, men Trafikverket avslår dessa anspråk, utan att hänvisa till lagstöd för detta avslag. Detta måste upphöra, gärna redan innan T23.

Trafikverkets kommentar:

Denna fråga gäller vad vi förstår avsnitt 8.11. Infrastrukturförvaltaren är ansvarigt i den utsträckningen en skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan beror på järnvägsinfrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bilag E föreligger.

Avsnitt 8.11 Ansvar för ekonomisk skada

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik ser att 8.11 behöver förtydligas med vad som är Trafikverket ansvar och vad som inte är det. Nu är det oklart om bristande underhåll eller inställd trafik till följd av väderlek omfattas eller inte. Trafikorganisationen kan i nuläget ha ansvaret enligt tågpassagerarförordningen (1371 / 2007), och lagen (2015:953) om kollektivresenärers rättigheter men sen avslås ändå ansökan för ekonomisk ersättning av Trafikverket utan djupare motivering.

Trafikverkets kommentar:

Infrastrukturförvaltaren är ansvarigt i den utsträckningen en skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan beror på järnvägsinfrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bilag E föreligger.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Järnvägstrafiklagen säger att det ska vara preskriptionstid på tre år. Vi önskar att det står detsamma i JNB.

Trafikverkets kommentar:

I JNB 2023, avsnitt 8.11, finns följande text: "Preskriptionstiden för transportörens fordran gentemot infrastrukturförvaltaren enligt järnvägstrafiklagen är tre år, se vidare COTIF, bilag E (CUI), för de fullständiga rekvisiten.

Bilaga 1 A Kontakter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

5.7 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund enligt avsnitt 7.3.4.6

SJs kommentar: Reservera innehållet

Trafikverkets kommentar:

Utredning pågår gällande tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund och förändringar i texten kommer att meddelas genom avvikelsemedelande vid senare tillfälle.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

Flik 1 ändra datum för flik 6 till 2021-12-12

De åtgärder/förändringar som enl flik 5 är utförda bör plockas bort och föras in i flik 3 alt 4. Datum för planerad förändring i flik 5 bör också uppdateras. (Som exempel kan nämnas att plattform vid spår 1 i Lerum fortfarande var fullt tillgänglig 2021-10-02)

Flik 5, kommande ändringar: Nälden, ska den ligga vid km 218+620 eller ska det vara 618+620?

Plattformslängdsuppgift för spår 1A och 1B på Umeå C saknas, bara den totala plattformslängden för spår 1 finns.

Trafikverkets kommentar:

Vi ändrar i flik 1 till rätt datum och i flik 5 till rätt km-tal, 618+620.

Bilaga 2A är en rapport som genereras från BIS och beskriver ett nuläge 2021. De förändringar som kommer genomföras i anläggningen under 2022 och 2023 beskrivs i flik 5 kommande ändringar. Vi är

medvetna om att det i vissa fall uppstår otydligheter och vi jobbar på att hitta ett så bra sätt som vi kan för att presentera rätt uppgifter på ett så tydligt sätt som möjligt.

Den totala plattformslängden är den enda uppgift vi har tillgång till och kan presentera.

Bilaga 2 B Banstandarddata

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: Otydligt att det står daterad 2021-06/09-XX men gäller för T23.

Trafikverkets kommentar:

För spårbarhetens skull anger vi senaste datum då bilagan är uppdaterad.

Bilaga 4 C Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

I och med införandet av MPK har Trafikverket hävdad att man endast kommer utgå ifrån "kökskalendern" då man inte ser trafikeringskalendern någonstans i planeringssystemen. Det finns också otydligheter om detta endast gäller i långtidsplaneringen och inte i korttidsplaneringen.

Green Cargo önskar svar på hur trafikeringskalendern ska användas i T23, både i långtidsplaneringen och i korttidsplaneringen. Att ha två olika alternativ, beroende på när i processen man befinner sig anser vi inte är acceptabelt.

Om trafikeringskalendern ska användas har vi följande synpunkt:

Tisdagen den 27/12 bör trafikeras som en måndag.

Trafikverkets kommentar:

MPK-lösningen bygger i grunden på datubaserad planering och utgår därför helt från en ordinarie kalender utan hänsyn tagen till avvikande helgdagar. Ansökningsportalerna (MPK långtid och MPK korttid) bygger på samma princip där en vanlig kökskalender används som grund för att beskriva gångdagar. Dock finns det i MPK korttiden en påbyggnadsfunktion där det är möjligt att beskriva gångdagar även utifrån en avvikande trafikeringskalender som i sin tur översätter beskrivningen till kökskalendern. Dvs i MPK långtid enbart kökskalender, och i MPK korttid går det som sökande att välja om man vill beskriva gångdagar utifrån kökskalendern eller den avvikande trafikeringskalendern.

Trafikverket kommer göra en förtydligande justering av texten i kap 4.2.2 samt ändra i trafikeringskalendern bilaga 4 C utifrån yttrandet

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: 221227 bör trafikeras som M.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ändrar bilaga 4 C enligt inkommit yttrande

Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar

Avsnitt 1.2.1 Sträckorna inom Göteborg

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Texten "Dessutom ingår driftplatsdelen Sävenäs, rangerbangård som styrs från eget ställverk" stämmer ej från 21 november 2021.

Trafikverkets kommentar:

Sävenäs rangerbangård (Sär) kommer även i framtiden vara en egen driftplatsdel inom driftplatsen Göteborg (tidigare ställverksområde Göteborg).

Det gamla Mjölbyställverket byts ut och ersätts med ett modernt ställverk 95. Men även detta ställverk 95 manövrerar endast Sävenäs rangerbangård. Det finns således inget skäl att ändra texten i kap 1.2.1 i nuläget.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

På gruppsamtal B (JNB dagen) pratades om underplatser och driftplatsdelar. Kommer Cst (norra delen) att delas i grupper/driftplatsdelar med riktlinjer vid konstruktion till varje grupp för att flödet ska kunna fungera effektivt?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dagsläget inga planer på att dela upp norra delen av Cst i grupper eller driftplatsdelar.

Tider skrivs på olika sätt. Sida 4: Marieholmsbroarna förutsätts kunna öppnas en gång per timme, exkluderat tiden mellan 06:00 och 09:00 samt mellan 15:00 och 18:00. Sida 6: Under rusningstrafik (kl. 06.00–08.00 samt 16.00–18.00): Under rusningstrafik (klockan 06–09 samt 15–18). Fördel att skriva tider på ett enhetligt sätt i hela JNB inkl. bilagor.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ändrar enligt yttrande.

Avsnitt 1.1.2 Norr om Stockholms central

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på ytterspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen–Skavstaby (Ostkustbanan)

SJs kommentar: Vad gäller för snabbtåg till/från Solna?

Trafikverkets kommentar:

Innerspåren på den berörda sträckan är reserverade för pendeltågstrafik, det innebär att all övrig tågtrafik på innerspåren sker på restkapacitet och på pendeltågens villkor. Dessutom ska föreskrivna konstruktionsregler följas.

Avsnitt 3.4 Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik planerar för att kunna direktvända ER1 på Stockholms Central, dels för att kunna sänka samhällets kostnader för regional tågstrafik, dels för att minska rörelser av tomma fordon till andra vändspår samt till och från Hagalund eller Älvsjö och därmed minska kapacitetsutnyttjandet. För att anpassa antalet fordon till efterfrågad kapacitet per avgång planeras även för till- och frångkoppling av fordon. De begränsningar som anges i JNB för Stockholm C bör därför tonas ned från krav till en mildare rekommendation, det bör därefter överlämnas till tågplaneprocessen att hantera ansökningarna och tågplanen tilldelas utifrån de förutsättningarna som gäller vid de aktuella klockslagen.

Trafikverkets kommentar:

Texten JNB 2023 bilaga 4 D har anpassats med syfte att tydligare beskriva hur Stockholm C ska trafikeras, bland annat har texten om vändande persontåg ändrats. Den nya texten lyder: Vändande persontåg kan använda samtliga spår på genomfartsbangården, förutsatt att inte fler tåglägen tas i anspråk, till exempel genom korsande tågvägar. Vändningar vid plattformsspåren på genomfartsbangården medges således i en större omfattning än tidigare.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Kapacitetsplan Örebro C-Frövi, Tågplan 2023

Hur säkerställer TRV kapaciteten på omledningsbanorna enligt kapacitetsplanen för den godstrafik som inte ryms på spåret de 12 timmarna det är enkelspårdrift samt de övriga 12 timmar när det är helavstängt, eftersom kapacitetsuttaget redan innan omledningstrafik ska ritas in är så högt att inte all trafik får plats?

Vi har kundlöften som måste upprätthållas enligt avtal och måste därför ha planen för hur vi avser utföra vår trafik under denna period klar innan vi ansöker färdplaner i tågplan 2023, vi kan inte vänta tills efter ansökan är inskickad för att veta vad som får plats på omledningsbanorna.

Kapacitetsplaner behöver även innefatta omledningsbanor för att det ska gå att göra en ordentlig planering och inte enbart den sträcka jobbet utförs på.

Trafikverkets kommentar:

SERA direktivet ger ingen möjlighet att göra en preliminär fördelning av återstående kapacitet på andra linjer än den där kapacitetsbegränsningen finns. När det gäller den omlredda trafiken så hanteras den i ordinarie tilldelningsprocess eller revisionsprocessen enligt gällande praxis.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

För 2023 finns en kapacitetsplan, och gäller för delen Örebro-Frövi.

Trafikverket har fastställt att båda spåren ska vara avstängda trots att man bara arbetar på ett spår i taget, vilket är orimligt. Trafikverket behöver därför omarbete villkoren för detta banarbete, det är nödvändigt för trafiken att enkelspårsdrift ska kunna tillämpas på dubbelspår, både för denna sträcka och för andra framtida arbeten. Skydd för arbetande personal är viktig, men detta kan ske genom hastighetsnedsättning på intilliggande spår. Totalavstängningen får för stora konsekvenser, inte minst eftersom denna avstängning leder till stora konsekvenser för trafik på andra banor.

Om Trafikverket vidhåller att båda spåren måste vara avstängda samtidigt, är det rimligt att det sker arbete på båda spåren samtidigt för att korta ned den totala avstängningstiden.

Trafikverkets kommentar:

Avstånden mellan spåren är för litet, spårbytesmaskinen inkräktar på säkerhetszonen till intilliggande spår.

Det bör även övervägas att viss rangering i Hallsberg flyttas till andra orter så att fler godståg kan köras andra vägar till förmån för persontrafiken på sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Det kan antas att en omfördelning av hanteringen på Hallsbergs rangerbangård skulle kunna innebära ett annat flöde av trafiken. Dock har Trafikverket stor förståelse att en sådan åtgärd är omfattande varför en sådan omplanering endast genomförs när det är en absolut förutsättning.

En bra framförhållning hade inneburit att de nya förbigångsspåren i Högsjö och Katrineholm varit klara innan de stora spårbytena drar i gång.

Trafikverkets kommentar:

Det är inte alltid möjligt genomföra åtgärder som i någon mening skulle kunna vara en förutsättning för en annan åtgärd. I den mån det är möjligt givet resurser mm görs det.

En annan lärdom av detta är att Trafikverket för framtida spårutbyggnader vidgar avstånden mellan spåren så att trafik kan upprätthållas även om arbeten sker på intilliggande spår.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har ett pågående analysarbete av gällande föreskrifter som hanterar säkerhet/närhet vid arbete i spårområde. Ett delmoment är att klarlägga just avstånd mellan spår för att kunna upprätthålla trafik när arbete sker på intilliggande spår.

I tabell 2.5.3.1 är antalet regionalståg högre än de som planeras att bedrivas i T22, sannolikt ingår även andra fjärrtåg än bara regionalståg.

Trafikverkets kommentar:

Förutom Mälardalstrafik regionalståg ingår även SJAB:s tåg Gävle-Linköping vilket gör att uppskattat antal regionalståg borde stämma.

Under p 2.5.3.3 är antalet avgångar mellan Flen-Kolbäck felaktigt, regionalstågen på UVEN har 62 avgångar i T22 mellan Eskilstuna och Kolbäck, på delsträckan Eskilstuna-Rekarne tillkommer 38 regionalståg ingående i system Svealandsbanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket rättar enligt ert yttrande.

Under p 2.5.3.5 anges att trafiken behöver reduceras under vecka 2023, denna felskrivning behöver ändras och villkoren rättas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket rättar enligt ert yttrande, delvis ny text.

Under p 2.6.2.1, bör det gå att anpassa arbetet så att dubbla avstängda stationssträckor Örebro-Ervalla kan kortas i tid. Så snart arbetet passerat Hovsta bör stationens båda spår öppnas.

Trafikverkets kommentar:

Efter kontroll med projektet så går det inte att korta tiden. Båda spåren i Hovsta kommer att öppnas så fort arbetet passerat.

Under p 2.6.5.1 är det önskvärt att växelförbindelserna i Örebro mellan upp- och nedspåret hålls stängd under en så kort period som möjligt så att det går att trafikera via godsbangården under tiden spårbytet sker utmed linjen, annars blir det bara 2 plattformsspår i Örebro under denna sträcka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikeringen är tänkt att ske enligt ert yttrande.

Under p 2.6.6.1, är det önskvärt att växelförbindelserna i Hovsta mot Mäljarbanan hålls stängd under en så kort period som möjligt så att det går att trafikera Mäljarbanan under tiden spårbytet inte sker inne i Hovsta.

Trafikverkets kommentar:

Trafikeringen är tänkt att ske enligt ert yttrande.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

I konstruktionslösning 1 kan det gå cirka 7 tåg per timme. I konstruktionslösning 2 kan det gå cirka 4-6 tåg per timme. I konstruktionslösning 3 kan det gå cirka 10 godståg och 0 regionaltåg per timme. o.s.v. Det saknas information på hur har TRV tänkt på tidtabellsvarianterna och konstruktionslösningar (grafer).

Trafikverkets kommentar:

Skillnad i konstruktionslösning 1 och 2 är att lösning 2 är enkelspårssträckan längre och därmed så kan färre antal tåg trafikera. I konstruktionslösning 3 som gäller nattetid och därmed många godståg som medför att kapaciteten för regionaltåg begränsas.

Är det full dubbelspårdrift Ör-Fv 230406 kl 07 – 230411 kl 06.30 (lite otydligt skrivet på sid 4-5 vid punkt 6 & 7)?

Trafikverkets kommentar:

Det råder full dubbelspårdrift under tidsperioden.

På bangårdskisserna saknas växel 174-175 i Örebro, kan den vägen användas under avbrottet enligt figur 6 efter ons 230412 kl 06.30 (annars visar figur 6 inte korrekt avstängning)?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket rättar figur 6.

Vad gäller v2316 F – v2317 M gällande sträckan Ör-Hsa, from vilken tidpunkt går det att trafikera Hsa-Jbk via Aä?

Trafikverkets kommentar:

Växelbytet Ervalla är flyttat till vecka 12 enligt yttrande, detta medför att uppspåret är öppet för trafik från fredag vecka 16.

Växelbyte Ervalla (totalstopp Er-Fv) bör läggas när det är spårbyte på uppspår, om det läggs när det är avbrott Ör-Hsa-Er nedspår så blir det totalavbrott mot mäljarbanan, om det läggs när det är avbrott Ör-Hsa-Er uppspår kan mäljarbanan trafikeras.

Trafikverkets kommentar:

Objektet flyttat enligt ert yttrande.

Punkt 2.6: varför kan det trafikera färre tåg på mäljarbanan i 2.6.2 än i 2.6.1, mäljarbanetågen använder samma kapacitet oavsett om det är stängt mot Ervalla eller ej?

Trafikverkets kommentar:

Enkelspårssträckan i 2.6.2 är längre och därför behöver även tågen från Mäljarbanan glesas ut.

Tåg i bergslagen/SJs kommentar:

Synpunkter angående kapacitetsplanen för spårbytet Frövi-Örebro Tidtabellsvariant 1, 2, 3, 5, 6: TiB delar inte uppfattningen att det inte är möjligt att vända i Fv norrifrån p.g.a. kapacitetsbrist detta då två godståg kan mötas mellan spår 1 (eller 2) och 3. TiB anser därför att ett plattformsspår kan i dessa tidtabellsvarianter vara avsatt till tågvändningar norrifrån.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kan i kommande tilldelningsprocess T23 pröva om det är möjligt att vända vissa tåg i Frövi.

Tidtabellsvariant 4: se över möjlighet att minimera avbrottet på spår 2 i Fv (fram till Fv 61) så att spåret kan användas för tågvändningar norrifrån.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över möjligheten att minimera avbrottet på spår 2 i Frövi.

Tidtabellsvariant 5: växel 260/261 och in mot Ör bör öppnas så fort arbetet med den delsträckan är klar så att tågen från Hsa även kan nyttja spår 1 i Ör.

Trafikverkets kommentar:

Växel 260/261 är stängd endast tisdag klockan 06.30 vecka 15 till onsdag klockan 06.30 vecka 15. Framgår av fotnoten i kapacitetsplanen.

Tidtabellsvariant 6: se över möjlighet att öppna förbindelsen mot uppspåret i Hsa (från Aä) så att perioden med trafikavbrott mot Aä minimeras. Det är OK med fortsatt trafikavbrott på nedspåret på var sin sida om växeln så länge att det går att nå uppspåret i Hsa.

Trafikverkets kommentar:

Avsikten är att öppna förbindelsen mot uppspåret i Hovsta så snart det är möjligt.

Tidtabellsvariant 7: se över möjlighet att minimera avbrottet på spår 1 i Fv (fram till Fv 31) så att spåret kan användas för tågvändningar norrifrån. Växel 110/109 verkar dessutom ha fallit bort i skissen?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över möjligheten att minimera avbrottet på spår 1 i Frövi Skissen (figur 9 uppdateras) kommer att justeras.

Tidtabellsvariant 8: se över möjlighet att minimera avbrottet på spår 1 i Fv (fram till Fv 31) så att spåret kan användas för tågvändningar norrifrån.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över möjligheten att minimera avbrottet på spår 1 i Frövi.

Bilaga 5 B Orsakskoder

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Allmänt om ny orsakskodlista:

Green Cargo har deltagit i framtagandet av den nya orsakskodlistan och det var ett gott samarbete även om vi pekat på behovet att även diskutera och besluta om arbetsätt och möjligheterna med härledning av sekundära koder till primära. Just arbetsätt tror vi är avgörande för en lyckad implementering, med det menar vi vem som ska orsakskoda i olika delar av järnvägssystemet. Vi menar att godsoperatörer ska utföra detta på godsbangårdar där Trafikverket trafikledning sällan har kännedom om varför tåg avgår sent. Utan den hanteringen ser vi framför oss en ökad mängd BONO och annan friktion i samarbetet mellan branschens aktörer. Vad gäller härledning bilägger vi ett PM som vi tagit fram.

Trafikverket undvek akuta problem genom att dra tillbaka förändringarna som aviserades i avvikelsemeddelande 4 till JNB 2022 vilket vi tackar för. Green Cargo begär nu ett branschgemensamt omtag av orsakskodlistan så att även arbetsätt och andra frågor kan lösas gemensamt.



Idag är det Trafikledningen som sätter orsakskoderna men de är ofta långt ifrån produktionen där förseningarna uppstår på bangårdar. Trafikverket trafikledning sitter i en av de åtta driftledningscentralerna långt ifrån vad som sker på bangårdar. De har förstås ingen möjlighet att veta eller räkna ut vad förseningen orsakades av. Koden JDE (sent från depå, JF ansvar) togs fram just på grund av detta faktum. I den nya orsakskodlistan finns en ny kod JIA (Försening innan avgång, JF ansvarar) och denna kod säger intet mer än dagens JDE, skillnaden är att JIA belastas med avgift på 75 kr/minut men tillför inget av värde för analyser och förbättringsarbete. En försening från bangård kan vara orsakat av en störning långt tillbaka och den som bäst vet orsaken är produktionspersonalen på bangården. Idag har de ingen möjlighet att rapportera in detta till trafikledningen. Trafikverket har föreslagit att JF ska ringa till Trafikverket och berätta orsak. Varför denna omväg? Lättare då förstås att kommunicera via datasystem som Trafikverket lovordar i sina initiativ att digitalisera järnvägen, åtminstone i de flesta andra fall än orsakskodning.

Trafikverket har säkerställt resurser för att kunna trafikleda och orsakskoda på linjen och signalreglerade driftplatser. Det behövs incitament för att även ta ansvar för sidospår och bangårdar som förvaltas av Trafikverket. Green Cargo föreslår därför en ny kod. DVI (Driftledning Vet Inte, Trv ansvarar). DVI säger inget som ger stöd till analyser men är mer korrekt jämfört med JDE eller JIA utifrån ansvar. Alternativa lösningen är att Green Cargo hjälper Trafikledningen genom att koda utgångsförseningar och det är den lösningen vi förordar och hur detta ska gå till är det vi avser med ett gemensamt branschsamarbete.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att starta ett arbete som ska beskriva den framtida utvecklingen av kvalitetsavgiftsmodellen.

Synpunkter på nya orsakskodlistan och principer vid nyttjande av dessa

Orsak:	
Omlopp lokförare	Större förståelse måste till och inte alltid hävda att JF borde ha kunnat åtgärda förseningen. Jämför med att Trafikverket inte alltid anser sig kunna röja snö vid kraftiga snöfall och hävdar då O-kod.
Omlopp lokförare	Då det blir sen avgång pga sent "pasståg" borde gå under omlopp lokförare, särskilt i de fall då I-kod eller D-kod har orsakat förseningen på pasståget.
Omlopp lok & vagn	Vad är det för principer som gäller? Detta måste framgå tydligt.
Synpunkt kod	JPR 05 = Oplanerad sammansättning borde ligga under JAS.
Princip	Om en fågel orsakar skador genom kontakt med fordon, orsakskodas detta med en relevant JDM kod eller JVA-kod. Detta är inte korrekt, varför belasta JF för fåglar, kan lika gärna vara en I-kod då, mest logiskt med en O-kod.
Synpunkt kod	Koden DTB försvinner. Det behövs en ny kod som framhåller tågträngsel bangård åtminstone om det är Trafikverket som är orsakande
Synpunkt kod/princip	IÖA = Inhängnad bangård. När grindar in till bangård är trasiga ska det vara en I-kod. GC har aldrig fått igenom en BONO då grindar varit trasiga trots att det har registrerats i Ofelia en längre tid
Synpunkt kod	JIA 12 = Växlingsrörelse i vägen. Det borde även finnas en FTF-kod, alternativt en D-kod, med samma betydelse då annat JF kan vara ivägen. Kan vara från utgångsstation eller under färd.
Synpunkt kod	OSPA-B ska ligga med som en I-kod
Princip	Sen lokgång från verkstad/uppställning som påverkar tågets avgång ska kodas med den primära orsaken för själva lokgången för att få fram rotorsaken.
Synpunkt kod	En uppenbar risk är att JIA blir en slaskkod som ersätter dagens JDE med skillnaden att det blir en kostnad för JF. Grunden med att slopa JDE är att få fram den verkliga orsaken och inte skapa en ny som kan användas på samma sätt. JIA borde därmed inte kunna användas på nivå 2 utan enbart på nivå 3.

Trafikverkets kommentarer

Omlopp lokförare. Större förståelse måste till och inte alltid hävda att JF borde ha kunnat åtgärda förseningen, Jämför med att Trafikverket inte alltid anser sig kunna röja snö vid kraftiga snöfall och hävdar då O-kod.

Trafikverkets svar: Järnvägsföretagen har en skyldighet att påvisa vilka åtgärder man vidtagit för att minimera förseningen.

Omlopp lokförare. Då det blir sen avgång pga sent "pasståg" borde gå under omlopp lokförare, särskilt i de fall då I-kod eller D-kod har orsakat förseningen på pasståget.

Trafikverkets svar: Nuvarande arbetssätt gäller fortsättningsvis.

Omlopp lok & vagn. Vad är det för principer som gäller? Detta måste framgå tydligt.

Trafikverkets svar: Nuvarande arbetssätt gäller fortsättningsvis.

Synpunkt kod. JPR05 = Oplanerad sammansättning borde ligga under JAS.

Trafikverkets svar: Trafikverket ser över detta inför kommande revidering.

Princip. Om en fågel orsakar skador genom kontakt med fordon, orsakskodas detta med relevant JDM-kod eller JVA-kod. Detta är inte korrekt, varför belasta JF för fåglar, kan lika gärna vara en I-kod, mest logiskt med O-kod.

Trafikverkets svar: Principen bör läsas i sin helhet.

Synpunkt kod. Kodan DTB försvinner. Det behövs en ny kod som framhåller tågträngsel bangård åtminstone om det är Trafikverket som är orsakande.

Trafikverkets svar: En tågplan skapas med förutsättningen att alla tåg ska kunna ankomma bangård i rätt tid. Om försening uppstår vid ankomst till bangård finns en bakomliggande anledning och förseningen ska därför orsakskodas på detta.

Synpunkt kod/princip. IAÖ = Inhägnad bangård. När grindar in till bangård är trasiga ska det vara en I-kod. GC har aldrig fått igenom en BONO då grindar varit trasiga trots att det har registrerats i Ofelia en längre tid.

Trafikverkets svar: En trasig grind till bangård orsakskodas IÖA 02.

Synpunkt kod. JIA12 = Växlingsrörelse i vägen. Det borde även finnas en FTF-kod, alternativt en D-kod, med samma betydelse då annat JF kan vara i vägen. Kan vara från utgångsstation eller under färd.

Trafikverkets svar: Korrekt använt skapas en FAT-kod på tåg som försenas alternativt orsakskodas förseningen med D-kod.

Synpunkt kod. OSPA-B ska ligga med som en I-kod.

Trafikverkets svar: Orsaken till en OSPA-B kan bero på olika anledningar, därav ingen specifik kod för detta. Orsakskodningen sker på grundorsaken.

Princip. Sen lokgång från verkstad/uppställning som påverkar tågets avgång ska kodas med den primära orsaken för själva lokgången för att få fram rotorsaken.

Trafikverkets svar: Syftet med nya orsakskodlistan är att tydligare identifiera rotorsaken till förseningen.

Synpunkt kod. En uppenbar risk är att JIA blir en slaskkod som ersätter dagens JDE med skillnaden att det blir en kostnad för JF. Grunden med att slopa JDE är att få fram den verkliga orsaken och inte skapa en ny som kan användas på samma sätt. JIA borde därmed inte kunna användas på nivå 2 utan enbart på nivå 3.

Trafikverkets svar: Syftet med nya orsakskodlistan är att tydligare identifiera rotorsaken till förseningen, vilket öppnar upp möjligheten att orsakskoda med valfri lämplig kod som beskriver förseningen. Järnvägsföretagen kommer fortfarande ha möjlighet att orsakskoda nivå 3 på J-koder.

Gällande er synpunkt om förslag på ny orsakskod för merförsening (DVI) noterar vi denna synpunkt för framtida utveckling.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Järnvägsföretagens ansvar för kvalitetsavgifter

Generellt är Svensk Kollektivtrafik inte emot den principen där den som förorsakar en försening ska drabbas ekonomisk och att det behöver hanteras lika för alla aktörer inom branschen. Förorsakar ett järnvägsföretag förseningar då bör detta få ekonomiska följder precis som när Trafikverket ligger bakom en försening.

Utifrån det översikt som presenteras i det utskickade arbetsmaterialet i samråd JNB 2022, avvikelsemeddelande 4 kan Svensk Kollektivtrafik konstatera att de förändringar som föreslås är betydande. Många nya förseningskoder tillkommer och många försvinner. Dock framgår inte skälen till förändringen och hur detta är förankrat med branschen. Den riskanalys som bifogas anger enbart deltagande från Trafikverket och med fokus på risker för Trafikverket. Riskanalysen identifierar ett flertal risker som klassas som icke acceptabel och där i så fall en åtgärd krävs. Det framgår inte när dessa kommer att ha åtgärdats. Riskanalysen saknar även branschperspektivet. Innan en införandeplan och en kvalitetsssäkring av processen för orsakskodning som både Trafikverket och branschen kan hålla för realistisk är det tveksamt om denna ensidiga höjning av branschens kostnader kan anses acceptabel. Men erfarenhet av den tidsutdräkt som brukar uppstå i processer och projekt inom Trafikverket vill Svensk Kollektivtrafik därför även för JNB för T23 flagga för att det sannolikt inte är realistiskt i genomförande i alla fall inte för tågplanens första del.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket inledde arbetet med att utveckla orsakskodlistan under början av 2021. I och med detta bjöds TTT:s punktlighetsgrupp in för att agera referensgrupp i arbetet (där Svensk kollektivtrafik är representerade). Dock anmälde sig aldrig någon representant från Svensk kollektivtrafik att aktivt delta i arbetet trots att flertalet möjligheter gavs. I tillägg bjöds även deltagare in från tidigare kvalitetsavgiftsprojekt (senast hösten 2019) för att delta i referensgruppen. Totalt sett deltog flera av Svensk kollektivtrafiks medlemmar i projektet.

Deltagandet från branschen var överlag gott och branschen får anses vara väl representerad i arbetet med att ta fram ny orsakskodlista med tillhörande vägledande principer, bland annat genom aktivt deltagande i tre workshop.

Trafikverket har gjort en Risk- och konsekvensanalys utifrån sitt perspektiv och har även uppmanat branschen att göra sina egna Risk- och konsekvensanalyser utifrån sina perspektiv samt att delge dessa till Trafikverket. Trafikverket har inte mottagit några Risk-och konsekvensanalyser från branschen angående uppdaterad orsakskodlista för merförseningar och vägledande principer för orsakskodning av merförseningar.

Bilaga 5 B Orsakskoder

Avsnitt 1.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Sista stycket i avsnittet slopas.

SJs kommentar: Trafikverket har inte på något sätt beskrivit hur man skall fastställa rätt orsakskod och hur dessa skall kvalitetssäkras i och med slopandet av JDE-koder. SJ anser inte att denna förändring kan genomföras innan ovanstående beskrivning är presenterad och överenskommen.

Trafikverkets kommentar:

Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod efter slopandet av JDE. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla J-koder även i fortsättningen

Avsnitt 1.2 Kodstruktur för merförseningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

DPS 01 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, felaktig el- eller ställverksmanöver. SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodlistan skall användas.

Trafikverkets kommentar:

Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod mot tidigare. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla koder även i fortsättningen. Se även TDOK 2014:0259 som kommer att uppdateras avseende de nya orsakskoderna.

Avsnitt 1.3 Principer för användande vid merförseningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

För järnvägsföretag (J-koderna) förutsätts då att järnvägsföretag eller förare kontaktar tågledare/tågklarare när förseningar på 3 minuter eller mer uppstår och att koderna på nivå 3 kompletteras

SJs kommentar: Vi önskar ett förtydligande om vad denna text innebär? Är det när vi redan "godkänt" en J-kod vi förväntas komplettera med nivå 3 kod? Eller ska det tolkas som att Trafikverket (tågklarare) kan sätta en "slaskkod" med J-kod då hen inte vet då förseningen uppgår till 3 minuter eller mer? Hur hanteras eventuell komplettering/ändring?

Trafikverkets kommentar:

Järnvägsföretagen har dag 4-6 på sig att granska kodningen och komplettera J-koder på nivå 3. Därefter finns möjlighet till BONO (och under vissa förutsättningar även möjlighet till BONO+) och

Tvist om Järnvägsföretagen och Trafikverket inte är överens om kodningen. Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod mot tidigare. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla J-koder även i fortsättningen.

Avsnitt 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Första meningen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

För koderna OTÅ 01- Urspåring/kollision, OTÅ 02- Plankorsningsolycka, OTÅ 05- Uppkörd växel, IEA01- Kontaktledning och JDM03- Strömvtagare kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK).

SJs kommentar:

Här bör även koderna som berör detektorlarm inkluderas. Idag är det oklart när eller hur vilken kod som skall användas Berörda nya orsakskoder enligt listan är ONA 03/ONA 06/JDM 05/JDM 12/JVA 02/JVA 08/OSY 02/ITA 01.

Förslag: Antingen används OSY 1 avsyning bana eller OSY 2 avsyning av fordon.

Trafikverkets kommentar:

Koden YUK – Ytterligare utredning krävs – används i de fall en utredning väntas pågå under en längre period. Se TDOK 2014:0259 där informationen kommer att uppdateras i samband med övergången till T23.

Avsnitt 2.1 Driftledningsorsaker (D)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Driftledningsorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodlistan skall användas.

Trafikverkets kommentar:

Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod mot tidigare. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla koder även i fortsättningen. Se även TDOK 2014:0259 som kommer att uppdateras avseende de nya orsakskoderna.

Avsnitt 2.2 Följdorsaker (F)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Följdorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

Trafikverkets kommentar:

Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod mot tidigare. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla koder även i fortsättningen. Se även TDOK 2014:0259 som kommer att uppdateras avseende de nya orsakskoderna.

Avsnitt 2.3 Infrastrukturorsaker (I)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Infrastrukturorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

Trafikverkets kommentar:

Det är ingen skillnad i arbetssätt och kvalitetssäkring för att fastställa rätt orsakskod mot tidigare. Tidigare arbetssätt och kvalitetssäkring kommer att användas för alla koder även i fortsättningen. Se även TDOK 2014:0259 som kommer att uppdateras avseende de nya orsakskoderna.

Avsnitt 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Järnvägsorsaker

SJs kommentar:

J IA 12 Växlingsrörelse i vägen.

Tas bort. Incitament/kvalitetsavgift åläggs felaktig part, inte den orsakande. Ett tåg kan aldrig vara i vägen "för sig själv"

Förslag: F TF 4 Växlingsrörelse i vägen. Då är koden kostnadsneutral.

Trafikverkets svar:

Korrekt använt skapas en FAT-kod på tåg som försenas på grund av växlingsrörelse i vägen.

J UF 4 Växlingsrörelse i vägen

Tas bort. Incitament/kvalitetsavgift åläggs felaktig part, inte den orsakande. Ett tåg kan aldrig vara i vägen "för sig själv"

Förslag: F TF 4 Växlingsrörelse i vägen. Då är koden kostnadsneutral.

Trafikverkets svar:

Korrekt använt skapas en FAT-kod på tåg som försenas på grund av växlingsrörelse i vägen

J UF 2 Gångtidsförlust

Tas bort. Försenade tåg skall alltid koda med rätt förseningsorsak.

Är inte förseningsorsaken känd skall den efterforskas. Risk för att denna används som "slaskkod" då man riskerar att inte kunna säkerställa korrekt förseningsorsak.

Trafikverkets kommentar:

Det är ett delat ansvar mellan Trafikverket och Järnvägsföretaget att rätt orsakskod används. Under framtagandet av nya orsakskodlistan ansåg representanter från Järnvägsföretagen att det fanns ett behov av denna kod.

Avsnitt 2.5 Olyckor och tillbud (O)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Olyckor och tillbud

SJs kommentar:

O NA 9

Saknas information (efter överenskommelse) om hur man tänker redovisa för järnvägsföretagen i de fall man ändrar till en O-kod på trädsäkrade banor. Det bör redovisas på ett sätt att j-företagen kan få det bekräftat.

Förslag: Ta fram i kartform de undantag som finns med beskrivning för respektive trädsäkrad bana. Denna skall då finnas tillgänglig för j-företagen.

Trafikverkets kommentar:

På Trafikverket.se finns en karta över trådsäkrade banor. Om det blir en BONO, BONO+ eller Tvist görs alltid en utredning.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar:

Varför finns det under fliken "kommande ändringar 2023" uppgifter med planerad trafikstart 2018, 2019, 2020 & 2021?

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna i bilaga 7A är utdrag ur BIS och beskriver nuläget 2021. Ändringar som kommer att ske under 2022 och 2023 förs in i flik 6 Kommande ändringar. Tyvärr släpar ibland inrapporteringar till BIS och uppgifter om förändringar som genomförts tidigare år har ännu inte kommit in. Vi jobbar på att både få till rätt uppgifter och att presentera dem på ett så tydligt sätt som möjligt.

Hagalund

Spår 7 på mellanbangården Solna finns inte med.

Spår 19 står fortfarande med som tillgängligt spår i TrV: s regi. Under T21 har det spåret lämnats över till Jernhusen. Är det trots det tillgängligt för uppställning T23? I gengäld ska spår 8 och 9 på lokbangården lämnas till Trafikverket.

Fortfarande har man inte definierat spårangivelserna rätt. Spåren 3-22 måste skiljas åt och definieras vilka spår som är Hagalund och vilka som är Solna

SJ är fortfarande inte överens med Trafikverket gällande tillgängliga spårlängder i Hagalund.

Svår att tyda hur många och vilka tågvarmeposter som är kopplade till respektive uppställningsspår.

Cst

Spår 13-16 är med som kapacitetsspår – innebär det att vi kan använda dessa spår för uppställning? Många av spåren på Stockholms C och Norra Bantorget bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt kan användas som uppställningsspår nattetid.

Det står JNB 2022 Bilaga 7 A Tåg- och lokvarmeposter i stället för JNB 2023

Flera kolumner har? på en väldig massa rader, lämpligen bör det kompletteras.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna i bilaga 7A är utdrag ur BIS och beskriver nuläget 2021. Ändringar som kommer att ske under 2022 och 2023 förs in i flik 6 Kommande ändringar. Tyvärr släpar ibland inrapporteringar till

BIS och uppgifter om förändringar som genomförts tidigare år har ännu inte kommit in. Vi jobbar på att både få till rätt uppgifter och att presentera dem på ett så tydligt sätt som möjligt.

Uppgifterna om spår 7, 19, och nya spåren a8 och a9 i Hagalund är införda i bilaga 7A för 2023.

Spårangivelser, spårlängder och värmeposter är hämtade ur BIS. Vi ser över detta för att reda ut om något är felaktigt inrapporterat och om vi kan utveckla vårt sätt att presentera det.

I bilaga 7A redovisas spår där Trafikverket säljer kapacitet för uppställning dygnet runt. Spår 13-16 på Stockholms C omfattas av detta. Andra spår kan användas som uppställningsspår om trafikläget så medger. Om det finns flera spår som är möjliga att som uppställningsspår tar vi gärna emot tips om det.

Årtalet i Bilaga 7A Tåg- och lokvärmeposter är ändrat till 2023.

Frågetecknen beror på att inga uppgifter är inrapporterade till BIS. Vi jobbar på att få in kompletterande uppgifter.

Bilaga 8 B Rutiner vid skadereglering

Avsnitt 1.2.2

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs kommentar: Det bör tydliggöras att det som står i sista stycket gäller när det är vägfordonet som varit vållande till skada. Orsaken till uppkommen skada kan bero på fel eller brister i järnvägens infrastruktur. I dessa fall ska järnvägsföretaget ha rätt att rikta krav på ersättning mot Trafikverket, och det är inte vägfordonets försäkringsgivare som reglerar skadan utan det är Trafikverket som ansvarar.

Trafikverkets kommentar:

Krav skall i första hand riktas mot fordonets försäkringsbolag. Om Trafikverket är vållande kan det framställas gentemot Trafikverket.