

Ärendenummer  
TRV 2021/114526

Sidor  
1 (5)

REDOVISNING  
Beslutat av  
Anna Ericsson, cTR

Dokumentdatum  
2023-09-20



Diariet  
Trafikverkets webbplats

## Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2024

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2024.

-----  
Karin Nordner  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafik

## Avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2024

### SJ AB

SJ AB har inga synpunkter på avvikelsemeddelandet.

## Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

### Avsnitt 4.8 Regler efter tilldelningsprocessen

#### 4.8.2.1 REVISION AV TÅGPLAN

#### GREEN CARGO

Green Cargo önskar ett förtydligande av textförslaget. Genom att citera en mening från SERA "Trafikverket är enligt bilaga VII till det s.k. SERA-direktivet skyldigt att leverera uppdaterade tåglägen senast fyra månader i förväg för persontåg och senast en månad i förväg för godståg." skapas en otydlighet när detta läses tillsammans med sista strecksatsen "skicka ut erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag, senast fyra månader innan anpassat tågläge ska trafikera."

Green Cargo har fått besked från Trafikverket medarbetare inom er planering att inget är tänkt att ändras så att godståg endast skulle få en månads framförhållning, vilket känts betryggande.

Vi önskar därför att Trafikverket förtydligar detta i texten, förslagsvis genom att ta bort citatet från SERA. Väldigt mycket i JNB emanerar från just SERA, men textreferenser/citat ur SERA finns inte för detta.

Avser Trafikverket att i varje punkt införa referens till SERA?

Om inte så anser vi att alla referenser till SERA ska strykas i JNB. JNB är just en tolkning och avvägning av SERA efter dialog i den svenska branschen så att då citera delar ur SERA känns obsolet och riskerar att som i detta fall skapa förvirring.

Om syftet däremot är att försäkra godstrafikens möjligheter att bedriva en effektiv verksamhet genom att applicera SERA-direktivet så vill vi här beskriva konsekvenser

- En sådan stor förändring ska inte komma i ett avvikelsemeddelande utan istället ingå i ordinarie JNB-process

- Green Cargos planeringsprocess bygger på att senast sex veckor innan start av en kommande månad ha skapat en färdig produktionsplan. Exempel, senast 15 september ska november månads produktionsplan vara fastställd och överlämnas sen till vår operativa avdelning för smärre korrigeringar. Anledningen till de sex veckorna är att vi måste optimera våra resurser, lok, vagnar och personal med hjälp av de optimeringsverktyg vi har för detta syfte. Utan optimeringar tappar vi minst 10% effektivitet och då räcker inte våra resurser till. Detta är för övrigt ett problem som vi nödgats hantera genom de problem MPK har givit med sena leveranser av tåglägen från Trafikverket. En förskjutning av de sex veckorna medför även arbetsmiljöproblem så till vida att vår personal inte kan erhålla sina arbetscheman i tid. Detta problem har varit aktuellt i årets förhandlingar mellan arbetsgivare och personalorganisationer och var nära att rendera i en strejk.
- Avsteg från likabehandlingen av gods- och persontrafik i svensk kapacitetstilldelning.
- Om man först planerar alla resandetåg 4 månader innan så är risken uppenbar att när man ska planera godståg 1 månad innan så kommer det inte att finnas någon kapacitet kvar att fördela, för att klara uppdraget behöver alla ansökningar hanteras tillsammans.

#### Trafikverkets kommentar:

*Som Green Cargo skriver ska hänvisningen till SERA-direktivets bilaga VII förstås som en information om det bakomliggande lagkravet. Däremot åtar sig Trafikverket att leverera anpassade tåglägen med senast fyra månaders framförhållning. Trafikverket har idag ingen modell för en process att anpassa tåglägen i olika tidsramar, och framförhållningen blir fyra månader för all kapacitet. De två skrivningarna har olika funktion och Trafikverket gör bedömningen att texten bör stå kvar. Trafikverket har förståelse för att en process med en månads framförhållning kan få stora konsekvenser för sökande.*

## HECTOR RAIL AB

Det blir rörigt och otydligt att presentera innehållet i SERA direktivet som upplyser om olika perioder för leverans av uppdaterade tåglägen för persontåg och godståg i första stycket medan det i tredje och fjärde stycket konstateras att dessa har samma leveranstid. Se bild nedan

att leverera uppdaterade tåglägen senast fyra månader i förväg för persontåg och **senast en månad i förväg för godståg.**

### Tredje stycket samt fjärde styckets sista strecksats får ny lydelse enligt nedan:

I de fall då berörda sökande inte anmäler något önskemål tar Trafikverket fram en trafiklösning för revisionsperioden som ligger i linje med den trafikpåverkan som beskrivits i aktuell tillfällig kapacitetsbegränsning (TCR). Möjlighet att följa konstruktionsläget och att lämna synpunkter på konstruktionen ges varje vecka som konstruktionen pågår för aktuell revisionsperiod.

Trafikverket åtar sig att

- till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och kan behöva justeras
- tillhandahålla lösningsförslag som inkluderar de tåglägen som har meddelats
- ta emot underlag som grund för lösningsförslag, om berörda önskar lämna sådant underlag
- basera lösningsförslagen på de publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningarna
- ta emot och hantera inkomna synpunkter på lösningsförslag, i den mån berörda önskar lämna synpunkter, samt om möjligt uppdatera lösningsförslaget utifrån detta

skicka ut erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag, senast fyra månader innan anpassat tågläge ska trafikera.

Ta bort lydelsen i första stycket, **alternativt** utöka texten att även inkludera Svensk lagstiftning gällande krav på icke diskriminering och den tolkning som görs av denna för att konstatera att godståg och persontåg får samma leveranstid (så att första, tredje och fjärde stycket håller samma röda tråd).

Trafikverkets kommentar:

*Som Hector Rail skriver ska hänvisningen till SERA-direktivets bilaga VII förstås som en information om det bakomliggande lagkravet. Däremot åtar sig Trafikverket att leverera anpassade tåglägen med senast fyra månaders framförhållning, oavsett vilken trafik som avses. Trafikverket har idag ingen modell för en process att anpassa tåglägen i olika tidsramar, och framförhållningen blir fyra månader för all kapacitet. De två skrivningarna har olika funktion och Trafikverket gör bedömningen att texten bör stå kvar.*

## Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

### Avsnitt 5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

#### 5.3.5 AVGIFTSSYSTEM MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER (TÅGLÄGE)

##### HECTOR RAIL

Vi har två oklarheter rörande TDOK:

Fjärren Åg: Ingen omledning medges enligt dokumentet: Det vore väl rimligt att tåg som har körplan mellan Mdl och Osö via Åg och/eller Åggb, kunde ledas om via Ågy? Och omvänt: Tåg med körplan mellan Mdl och Osö via Ågy, borde väl kunna ledas om via Åg/Åggb. Likaså att tåg ut från (in till Åg, kunde köras in direkt från Osö till Åg/Åggb, även om körplan funnes via Ågy, och omvänt; att tåg utan körplan via Ågy kunde köras från Åg/Åggb till Osö ändå.

Fjärren G: Det medges omledning via Sär om tåget har körplan via Gsv (i båda riktningar), men inte tvärtom enligt TDOK 2023:0120. Kan detta stämma?

Trafikverkets kommentar:

*Inkommen synpunkt kan inte anses vara en samrådssynpunkt om avvikelsemeddlande 12 för JNB 2023, eftersom TDOK 2023:0120 Omledning av tågfärd inom driftplats med driftplatsdelar inte var en del av detta samråd.*

*Hector Rails synpunkt har sänts vidare till TTJ-förvaltningen som har meddelat att de avser att ha dialog om detta inom branschsamarbetet kring TTJ under hösten.*