

Ärendenummer
TRV 2018/49765

REDOVISNING

Beslutat av
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum
2018-12-07



Sidor
1 (80)

Diariet
Sändlista

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2020

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2020 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.

Hans Stenbacka
Chef Trafik Affärsutveckling

SÄNDLISTA

AB Östgötatrafiken
Arriva Sverige AB
Bodens kommun
CargoNet AS
E.ON Gas Sverige AB
Green Cargo
Hector Rail
Jönköpings Länstrafik (JLT)
Kalmar Länstrafik (KLT)
Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB
Länstrafiken, Kronoberg
MTR Nordic AB
Mälardalstrafik, MÄLAB
Real Rail Sweden AB
SJ AB
Skånetrafiken
Strukton Rail AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska Tågkompaniet AB, TKAB
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)
Transdev Sverige AB/Snälltåget
Tågfrakt AB
Tågåkeriet i Bergslagen AB
Västtrafik
Öresundståg AB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	12
Yttrande från Bodens kommun	12
Yttrande från E ON Gas Sverige AB	12
Yttrande från Real Rail Sweden AB	12
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB, TKAB.....	12
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	12
Yttrande från Mälardalstrafik, MÄLAB	13
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	13
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	13
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	13
Trafikverkets kommentar	13
Synpunkter av allmän karaktär.....	14
Yttrande från Green Cargo	14
Yttrande från Tågfrakt AB.....	15
Yttrande från Mälardalstrafik, MÄLAB	15
Trafikverkets kommentar	16
Yttrande från Green Cargo AB.....	16

Trafikverkets kommentar	16
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	16
Trafikverkets kommentar	16
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	17
Trafikverkets kommentar	17
Konstruktionsregler Södra Stambanan	17
Yttrande från Arriva Sverige AB.....	17
Trafikverkets kommentar	17
Yttrande från Öresundståg AB	18
Yttrande från AB Östgötatrafik.....	18
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	19
Yttrande från Länstrafiken, Kronoberg	19
Yttrande från LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG	20
Yttrande från SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK	20
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	20
Trafikverkets kommentar	21
Yttrande från Länstrafiken, Kronoberg	21
Yttrande från Skånetrafiken	21
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	22
Konstruktionsregler	22
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	22
Trafikverkets kommentar	23
Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikeringsregler.....	23
Avsnitt 2.3.2 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag	23
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	23
Trafikverkets kommentar	23
Avsnitt 2.3.3 Ramavtal	24
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	24
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	24
Trafikverkets kommentar	24
Kapitel 3 – Infrastruktur	24
Avsnitt 3.1 Inledning.....	24
Yttrande från SJ AB.....	24
Yttrande Transdev Sverige AB/Snälltåget	24
Trafikverkets kommentar	24
Avsnitt 3.2.2 Anslutande järnvägsnät.....	25
Yttrande från Green Cargo AB.....	25
Trafikverkets kommentar	25
Avsnitt 3.3.2.1 Referensprofil (lastprofil).....	25
Yttrande från Green Cargo AB.....	25
Trafikverkets kommentar	25
Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur	25

Yttrande från SJ AB.....	25
Trafikverkets kommentar.....	25
Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.....	25
Yttrande från Svensk kollektivtrafik.....	25
Trafikverkets kommentar.....	26
Avsnitt 3.5.1 Planerade större banarbeten.....	26
Yttrande från MTR Nordic AB.....	26
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL).....	26
Trafikverkets kommentar.....	26
Yttrande från SJ AB.....	26
Trafikverkets kommentar.....	27
Avsnitt 3.5.2 Tillfälliga kapacitetsrestriktioner.....	27
Yttrande från Green Cargo AB.....	27
Trafikverkets kommentar.....	27
Yttrande från Hector Rail.....	28
Trafikverkets kommentar.....	28
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet.....	28
Yttrande från MTR Nordic AB.....	28
Täthet mellan tåg.....	28
Trafikverkets kommentar.....	28
Yttrande från Mälardalstrafik, MÅLAB.....	29
Trafikverkets kommentar.....	29
Yttrande från Svensk kollektivtrafik.....	29
Systemperspektiv.....	29
Trafikverkets kommentar.....	29
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	30
Trafikverkets kommentar.....	30
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT).....	30
Trafikverkets kommentar.....	30
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL).....	30
Trafikverkets kommentar.....	31
Avsnitt 4.2.2 Kompletterande ansökan.....	31
Yttrande från Green Cargo AB.....	31
Trafikverkets kommentar.....	31
Yttrande från Hector Rail.....	31
Trafikverkets kommentar.....	31
Avsnitt 4.2.3 Ad hoc-ansökan.....	32
Yttrande från Cargo Net AS.....	32
4.2.3 Ad-Hoo - ansökningar. (2. avsnitt).....	32
Trafikverkets kommentar.....	32
Yttrande från Green Cargo AB.....	32
Trafikverkets kommentar.....	32
Yttrande från Hector Rail.....	32

Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från SJ AB	33
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB, TKAB	33
Trafikverkets kommentar	33
Avsnitt 4.2.4 Ansökan om kapacitet på trafikplatser	34
Yttrande från SJ AB	34
Trafikverkets kommentar	34
Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	34
Yttrande från SJ AB	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från Öresundståg AB	34
Trafikverkets kommentar	35
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	35
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 4.3.4 Kapacitetsförutsättningar	35
Avsnitt 4.3.4.3 Kapacitetsrestriktioner	35
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	35
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 4.3.4.4 Behov av tjänster på driftsplatser	36
Yttrande från Strukton Rail AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Green Cargo AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	36
Trafikverkets kommentar	36
Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess	37
Yttrande från SJ AB	37
Trafikverkets kommentar	37
Avsnitt 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar	37
Yttrande från SJ AB	37
Trafikverkets kommentar	37
Kapitel 5 - Tjänster	37
Avsnitt 5.2 Minimipaket av tillträdestjänster	37
Yttrande från SJ AB	37
Trafikverkets kommentar	38
Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster	38
Yttrande från Green Cargo AB	38
Trafikverkets kommentar	38
Yttrande från MTR Nordic AB	38
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	39
Trafikverkets kommentar	39
Avsnitt 5.3.2 Tillgång till tjänster vid anläggningar enl. avsnitt 5.3.1	39

Yttrande från SJ AB.....	39
5.3.2.1 Tågbildningstjänster	39
Trafikverkets kommentar	39
Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	39
Yttrande från Green Cargo	39
Trafikverkets kommentar	39
Avsnitt 5.4.4 Andra tilläggstjänster	40
Yttrande från SJ AB.....	40
Trafikverkets kommentar	40
Avsnitt 5.5.2 Tillhandahållande av extra information	40
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	40
Trafikinformation	40
Trafikverkets kommentar	40
Kapitel 6 – Avgifter	40
Yttrande från Cargo Net AS.....	40
Generelt.....	40
Trafikverkets kommentar	41
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper	41
Yttrande från Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB	41
Trafikverkets kommentar	41
Yttrande från Green Cargo AB.....	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 6.2 Avgiftssystem	42
Yttrande från Hector Rail.....	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift	42
Yttrande från Green Cargo	42
Trafikverkets kommentar	42
Yttrande från Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB	43
Trafikverkets kommentar	43
Yttrande från Real Rail Sweden AB	43
Trafikverkets kommentar	43
Yttrande från SJ AB	43
Trafikverkets kommentar	44
Avsnitt 6.3.1.2 Tåglägesavgift.....	44
Yttrande från Cargo Net AS	44
Trafikverkets kommentar	44
Yttrande från Green Cargo	44
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB	45
Trafikverkets kommentar	45

Yttrande från Real Rail Sweden AB	45
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	45
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Kalmar Länstrafik (KLT)	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet).....	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	46
Trafikverkets kommentar	47
Avsnitt 6.3.1.3 Passageavgift.....	47
Yttrande från SJ AB.....	47
Trafikverkets kommentar	47
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet).....	47
Trafikverkets kommentar	47
Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning	48
Yttrande från Real Rail Sweden AB	48
Trafikverkets kommentar	48
Yttrande från MTR Nordic AB.....	48
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	48
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	48
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 6.3.3.1 Tillhandahållande av el	49
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget.....	49
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter	49
Yttrande från Green Cargo	49
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament	50
Yttrande från Green Cargo	50
Trafikverkets kommentar	50
Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	50
Yttrande från Real Rail Sweden AB	50
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från Arriva Sverige AB.....	50
Trafikverkets kommentar	51
Yttrande från SJ AB.....	51
Trafikverkets kommentar	52
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget.....	52
Trafikverkets kommentar	52
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	52

Trafikverkets kommentar	52
Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter	53
Avsnitt 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter för merförseningar, dubbelriktad modell	53
Yttrande från Green Cargo	53
Yttrande från Hector Rail.....	53
Trafikverkets kommentar	54
Yttrande från Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB	54
Trafikverkets kommentar	54
Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	55
YTTRANDE FRÅN Arriva Sverige AB	55
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget.....	55
Trafikverkets kommentar	55
Kapitel 7 - Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	56
Avsnitt 7.5.7 Begäran om röjning.....	56
Yttrande från SJ AB.....	56
Trafikverkets kommentar	56
Bilaga 2 A – Uppgifter före tågs avgång	56
Yttrande från SJ AB.....	56
Trafikverkets kommentar	56
Bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde	56
Yttrande från SJ AB.....	56
Trafikverkets kommentar	56
Bilaga 2 C – Föreskrifter	57
Yttrande från SJ AB.....	57
Trafikverkets kommentar	57
Trafikverkets kommentar	57
Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur.....	57
Yttrande från MTR Nordic AB.....	57
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	58
Trafikverkets kommentar	58
Yttrande från SJ AB.....	58
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från Skånetrafiken	59
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från Västtrafik AB	59
Trafikverkets kommentar	59
Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten.....	59
Yttrande från Green Cargo	59
Trafikverkets kommentar	60
Trafikverkets kommentar	60
Trafikverkets kommentar	60
Trafikverkets kommentar	60



Trafikverkets kommentar	60
Trafikverkets kommentar	60
Trafikverkets kommentar	61
Trafikverkets kommentar	61
Trafikverkets kommentar	61
Trafikverkets kommentar	61
Trafikverkets kommentar	61
Trafikverkets kommentar	62
Trafikverkets kommentar	62
Trafikverkets kommentar	62
Trafikverkets kommentar	62
Trafikverkets kommentar	62
Trafikverkets kommentar	63
Yttrande från Luossavaara-Kirunavaara AB, LKAB	63
Trafikverkets kommentar	63
Yttrande från Real Rail Sweden AB	63
Trafikverkets kommentar	63
Trafikverkets kommentar	63
Trafikverkets kommentar	64
Yttrande från Tågfrakt AB.....	64
Trafikverkets kommentar	64
PSB och banarbeten	65
Trafikverkets kommentar	65
Trafikverkets kommentar	65
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	65
Trafikverkets kommentar	65
Yttrande från SJ AB.....	65
Trafikverkets kommentar	65
Trafikverkets kommentar	65
Trafikverkets kommentar	66
Trafikverkets kommentar	66
Trafikverkets kommentar	66
Trafikverkets kommentar	66
Trafikverkets kommentar	66
Trafikverkets kommentar	67
Trafikverkets kommentar	67
Trafikverkets kommentar	67
Trafikverkets kommentar	67
Trafikverkets kommentar	67
Trafikverkets kommentar	68
Trafikverkets kommentar	68
Trafikverkets kommentar	68
Trafikverkets kommentar	68
Trafikverkets kommentar	69
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB, TKAB.....	69
Trafikverkets kommentar	69

Trafikverkets kommentar	69
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	69
Trafikverkets kommentar	70
Yttrande från Västtrafik AB	70
Trafikverkets kommentar	70
Trafikverkets kommentar	70
Trafikverkets kommentar	70
Bilaga 3 C – Bevakning av trafikplatser	71
Yttrande från Västtrafik AB	71
Trafikverkets kommentar	71
Bilaga 3 E – Sth per sträcka	71
Yttrande från SJ AB	71
Trafikverkets kommentar	71
Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan	71
Yttrande från Green Cargo AB	71
Bilaga 3G - Kapitel 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten	71
Trafikverkets kommentar	71
Yttrande från Green Cargo	71
Trafikverkets kommentar	72
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	72
Trafikverkets kommentar	72
Yttrande från MTR Nordic AB	72
Bilaga 3G - Kapitel 1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen–Bålsta	72
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	72
Bilaga 3G - Kapitel 1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen–Bålsta	72
Trafikverkets kommentar	72
Yttrande från Green Cargo	73
Trafikverkets kommentar	74
Yttrande från Tågakeriet i Bergslagen AB	74
Trafikverkets kommentar	74
Yttrande från Jönköpings Länstrafik (JLT)	74
Trafikverkets kommentar	74
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier	75
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	75
Trafikverkets kommentar	75
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	75
Trafikverkets kommentar	75
Yttrande från Mälardalstrafik, MÅLAB	76
Trafikverkets kommentar	76
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	77
Trafikverkets kommentar	77

Bilaga 4 C – Trafikkalender	78
Yttrande från Real Rail Sweden AB	78
Trafikverkets kommentar	78
Yttrande från Mälardalstrafik, MÄLAB	78
Trafikverkets kommentar	78
Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar	78
Yttrande från SJ AB	78
3.5.2 Göteborgs central	78
Trafikverkets kommentar	78
Yttrande från Mälardalstrafik, MÄLAB	79
Trafikverkets kommentar	79
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	79
Trafikverkets kommentar	79
Bilaga 5 A - Trafikinformation.....	80
Yttrande från MTR Nordic AB	80
Avsnitt 2, c	80
Yttrande från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting (SLL)	80
Trafikverkets kommentar	80
Bilaga 7 B – Hantering vid olycka och tillbud	80
Yttrande från SJ AB	80
Trafikverkets kommentar	80



Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN BODENS KOMMUN

Bodens kommun har inga synpunkter på detta samråd

YTTRANDE FRÅN E.ON GAS SVERIGE AB

E.ON Gas Sverige AB, eller den part som vid överlåtelse övertar ansvaret för bolagets ledningar har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har ingen erinran i samrådet för JBN 2020.

E.ON Gas förutsätter dock att Trafikverket samråder med oss i de fall som ni kan komma att beröra våra ledningar i samband med era arbeten.

Distributionsledningar för gas är underkastade Energigasnormen, EGN, med bland annat skyddsavstånd till andra ledningar och anläggningar. För ledningsvisning hänvisar vi till "Ledningskollen.se"

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Inför tågplan T18 så var Trafikverkets avsikt att på ett bättre sätt tillgodose de långväga tågens behov av konkurrenskraftiga tidtabeller genom att skapa godskorridorer för långväga tåg. Detta blev inte av vilket vi starkt beklagar. Vi hoppas att man i arbetet med tågplan T20 på nytt tar sig an detta problem genom att öka fokus på framförallt långväga godståg och de problem som finns för dessa att få optimala tidtabeller.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB, TKAB

Vi viser til publisering av samrådsutgaven av Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) for 2020 på Trafikverkets nettsider den 28.09.2018 og oversender herved Svenska tågkompaniet ABs (TKABs) høringsvar.

TKAB er en del av NSB-konsernet. NSB Persontog Plan har ansvaret for deler av planprosessen i TKAB og står derfor som avsender av dette høringsvaret.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2020 som Trafikorganisations. Järnvägen spelar en viktig roll i ett stort län som Jönköping där avstånden är långa. Att järnvägen erbjuder i attraktiva resmöjligheter för kunden är A och O i att locka fler resenärer men även behålla befintliga resenärer är en självklar förutsättning. De senaste åren har varit händelserika med bland annat lansering av fjärrblockering på Y:et till T19 och framöver sker införande av samtidig infart på Jönköpingsbanan. Effekterna av dessa och andra i aktuella projekt kommer påverka resenärerna positivt på sikt med kortare restider och ökad robusthet. I arbetet är det viktigt att ha dialog och förståelse för parternas utmaningar. Arbetet med Y:et och förberedelserna för arbetena på Jönköpingsbanan präglas av samsyn och ett gott samarbete mellan Trafikverket och Jönköpings Länstrafik.



YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

Mälardalstrafik ägs av Kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafik är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet. SJ är Järnvägsföretag och bedriver den regionala tågtrafiken dels genom trafikavtal med Mälardalstrafik men även kommersiellt.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Prognosen för framtiden är ett fortsatt ökat resande både utifrån att befolkningen ökar men också att attraktiviteten för att resa med kollektivtrafik och därmed persontåg ökar. Det innebär att Trafikverket måste förvalta sitt uppdrag väl att erbjuda så mycket kapacitet som möjligt till en strategiskt övervägd risknivå vad gäller följdförseningar och förslitning i anläggningen.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Sörmland är i hög grad beroende av goda kommunikationer till omkringliggande län och bidrar med detta också till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken, även genom mer långsiktiga åtaganden med syfte att ytterligare förbättra regionaltrafik med tåg. Till åtaganden hör också medfinansiering av Citybanan med över 700 miljoner kronor.

Vi 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 regional 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. I Sörmland är problembilden som störst för regional tågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) och Gnestapendeln Södertälje C-Gnesta där tågen tvingas till anpassningar till fjärrtågtrafiken med förlänga restider och från ansökan avvikande tåglägen som följd. Också planeringen av anslutande busstrafiken kräver mer eller mindre stora omtag minst en gång om året.

Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Sörmlands kollektivtrafikmyndighet särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2020. För övrigt hänvisar vi till Mälardalstrafiks yttrande.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

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

Trafikverkets kommentar

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

Synpunkter av allmän karaktär

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

För att bearbeta godstågens punktlighet i branschövergripande samarbeten behöver branschen först en gemensam syn på godstågens förutsättningar. Ett vanligt missförstånd är att godståg betraktas som resandetåg när det gäller tidtabellskonstruktion och operativ hantering. En annan källa för missförstånd är att godstågens punktlighet har en direkt koppling till slutkundens erhållna punktlighet, även om det förstås finns ett samband så är inte det så stort som de flesta verkar tro/förutsätta.

När det gäller tidtabellskonstruktion så varierar ett resandetåg ytterst lite i sina egenskaper från konstruktion till genomförande, en motorvagn väger alltid lika mycket och har samma dragkraft/bromsförmåga dag från dag. Ett godståg har däremot sällan samma egenskaper dag från dag, det kan variera flera hundra ton i såväl bruttovikt som bromsvikt (avslagna bromsar ex). Likaså varierar dragkraften från dag till dag. När det gäller systemgodståg (typ Stålpendeln) så är variansen mindre än för ex vagnslasttåg men likafullt är det en stor varians relativt resandetåg. Att i detta läge försöka konstruera godstågslägen på sekundnivå är en total "waste". Istället behövs nya konstruktionsregler för godståg visa vi resandetåg.

Alla konflikter behöver inte lösas i den årliga tidtabellen. Det handlar om att hitta ett arbetssätt där man finner en nivå med inbyggd buffert där antalet tåg på banan kan hanteras operativt av Trafikledningen. I praktiken utgör ändå godstågen gummibandet som gör att resandetågen är så punktliga som de ändå är. Detta skulle medföra högre snitthastighet och lägre skogstid samt färre möten för godstågen vilket skulle stärka konkurrenskraften gentemot andra transportslag.

I ett sent skede i tidtabellsprocessen (tvisthantering) har Green Cargo erfarit att det är möjligt att ta bort en stor del av skogstiden. En slutsats är att om Trafikverket arbetade mer systematiskt med att optimera kundernas tåglägen istället för att enbart konflikthantera skulle statens spåranläggning utnyttjas mer effektivt samtidigt både resande och gods skulle få kortare restid samtidigt som kapacitet frigörs för ad hoc-tåglägen och banunderhåll. Om detta görs kontinuerligt under året via successiv planering blir förstås nyttorna än högre.

Green Cargo ser ett tydligt behov av ett mer målstyrt tidtabellsarbete i T20. Detta gäller både processmål och innehållsmässiga mål. Några av dessa skulle kunna vara:

Mätbara processmål under framtagande av T20

- Färdiga förutsättningar tidigare, t ex användbar infrastruktur i samband med JNB samt större andel beskrivna banarbeten
- Bättre konstruktionsläge vid Utkast, Inför tvist (andel färdigt)
- Högre grad av standardisering, färre lokala undantag/specialare

Mätbara innehållsmål i fastställd tågplan T20

- Minskad skogstid
- Ökad snitthastighet



- Högre tillgänglighet (% av total möjlig tid – optimerar planerat underhåll)
- Mer tåg på järnvägen (t ex tågkm)

YTTRANDE FRÅN TÅGFRAKT AB

Tågfrakt är ett litet företag med få omlopp, vilket betyder att ett inställt eller förändrat omlopp har stor påverkan på vår verksamhet.

Vårt tåg (hittills benämnt 49602 Gsh-Hrbg-Fok) har i T19 fått en avgång från Gsh till Västra stam kl 23:10. Detta innebär en ganska tajt avgång i förhållande till vår slottid i Göteborgs hamn, den slutar 22:00. Baneservice räknar med att det åtgår en timme för utväxling till avgångsspår.

Under T18 har vi haft mycket stök med arbeten som starta strax innan vi skulle passerat och där av fått omlada tåget med flera timmars längre gångtid. Vår personal är placerade i Falköping och som en följd, då det inte kan passera där, genererar det merkostnader. Vi behöver er hjälp att undvika liknande omledningar.

Vi hoppas att ambitionen att störa så få tåg som möjligt finns och önskar därför att TRV inför T20 har vårt behov i tankarna när banarbeten spikas under T20.

Vi önskar att allt arbete som sker på sträckor där 49602 rullar tar hänsyn till dess tidtabell.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

Infrastruktur

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 stambanorna kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet.

De senaste tågplanerna har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen, inte minst på Västra stambanan. Bristerna har resulterat i tåglägen som negativt påverkar våra resenärer och inte minst dagliga pendlare, brister 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 Västra stambanan för att möta den trängsel som finns på banan och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar. Åtgärder i infrastrukturen, som medger kortare intervall mellan tåg från 5 till 3 min samt ytterligare förbigångsspår, är några åtgärder på Västra stambanan som tidsmässigt bör forceras och prioriteras av Trafikverket.

Tilldelning av kapacitet

Med erfarenhet från tågplaneprocessen de senaste åren, behöver Trafikverket 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. De initiativ som tagits under planeringen av Tågplan 2019 har varit i positiv riktning och vi önskar därmed att en sådan inriktning fortsätter även under kommande tågplaner.

Trafikverkets kommentar

Tanken är tilltalande att kunna fördefiniera tåglägeskanaler. Trafikverket kan som bekant inte i förväg ange hur kapaciteten ska fördelas då detta strider mot gällande lagstiftning. Dock kan Trafikverket beskriva hur kapaciteten kan fördelas för att uppnå optimalt nyttjande mellan känd trafik. En utmaning i sammanhanget är att denna planering utgår från senast fastställda tågplan samt i utvecklingsplaner som görs kända för Trafikverket.

Oaktat ovan är detta intressant och därför har ett internt arbete startats upp för att beskriva hur kapaciteten i Stor-Göteborg kan fördelas för att utnyttja kapacitetens bäst under olika trafikala förhållanden.

Vi arbetar kontinuerligt med att göra planeringen så bra som möjligt och hoppas att det kommer att märkas även i fortsättningen.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Avsnitt 4.2.2 Kompletterande ansökan

Detta avsnitt är inte nämnt i originalutgåvan av JNB 2019 utan tillkommit i ett avvikelsemeddelande (#3). Det skulle underlätta om förändringarna som listas innefattade även avvikelsemeddelandena.

Trafikverkets kommentar

"Förändringslistan" anger förändringar i ny årsupplaga av JNB jämfört med senast gällande version av tidigare årsupplaga. Förändringar av tidigare årsupplaga är redan samradda och inarbetade i den senast gällande versionen och på sätt tillkännagivna för de som berörs.

Alla avvikelsemeddelanden finns publicerade på Trafikverkets hemsida. Där finns också sammanfattande information om innehållet i respektive avvikelsemeddelande.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Järnvägsnätsbeskrivningen är omfattande och kräver väldigt mycket kunskap och administrativ kompetens av den enskilda parten som ska söka tåglägen. Dessutom täcker detta förslag inte alla delar som påverkar villkoren för ansökan och tilldelning av kapacitet. Det är därför svårt för den enskilda parten att förstå vilka förutsättningar som ges.

Trafikverkets kommentar

JNB ska innehålla alla villkor som måste beaktas inför ansökan om kapacitet samt en beskrivning av hur tilldelningen av kapacitet görs av Trafikverket.



YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Övergripande

Allt som påverkar förutsättningarna för tågplanen och kapacitetsansökan måste vara med i JNB. Detta bör även gälla både riktlinjen, Täthet mellan tåg, och de nytilkomna konstruktionsreglerna då de utgör en viktig del i diskussionerna inom samverkan i branschen inför tågplaneprocessen, både på kort och lång sikt.

SLL efterlyser även att Trafikverket i nära framtid utställer någon form av garanterad tillgänglighetsnivå för hela banor/bansträckningar i JNB alternativt i TRAV.

Trafikverkets kommentar

Dokument av typen konstruktionsregler mm som ger mer ingående information om hur tågplanarbetet genomförs kommer att finnas tillgängliga i ett externt arbetsrum. När informationsplatsen finns tillgänglig kommer Trafikverket informera om det.

Trafikverket tar en kontakt med SLL för att tydliggöra frågeställningen. Tillgänglig kapacitet beskrivs genom infrastrukturbeskrivningen samt bl.a. head waytider mellan olika tåg.

Konstruktionsregler Södra Stambanan

YTTRANDE FRÅN ARRIVA SVERIGE AB

Vidare noterar vi tacksamt att de konstruktionsregler för Södra stambanan som infördes av Trafikverket under T19 trots protester från branschen, de som inte kör fjärrtåg, inte finns med i JNB 2020 som en förutsättning gällande kapacitetstilldelning. Att lösa fjärrtågens punktlighetsproblem genom administrativa regler som inte utnyttjar järnvägens kapacitet och flexibilitet fullt ut och som istället flyttar fjärrtågens punktlighetsproblem till annan trafik, som inte har punktlighetsproblem, är enligt vår mening inte rätt åtgärd. Punktlighetsproblemen ska åtgärdas där de uppstår, oavsett var det är i järnvägssystemet. Trafikverket har förhoppningsvis kommit till samma slutsats. Järnvägen behöver all den kapacitet och flexibilitet som den har och inte administrativa regler som hämmar både kapacitet och flexibilitet och i slutändan järnvägens möjligheter och attraktionskraft.

Trafikverkets kommentar

Järnvägsbranschen jobbar 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. Av många olika anledningar kan en differens vara på 1-3 minuter plus eller minus, tågen ligger i en kanal. Återkommande på södra stambanan är att på vissa driftplatser är tidsfönstret för litet för att klara detta. Konsekvensen blir att tåg kommer bakom andra och kan bli försenade från någon enstaka minuter till tiotals minuter. Orsaken till förseningen kan vara allt från att resande inte kommer på snabbt nog till små störningar i trafiken och banan.

För att komma till rätta med just detta robusthetsproblem prövar Trafikverket att öka avståndet mellan passerande tåg och efterföljande startande tåg på dessa utpekade driftplatser. Denna regel tillämpas i T19 och kommer vara en förutsättning även för T20 för att inför T21 en genomarbetad analys av effekterna kan utläsas. Utöver detta har förläggandet av så kallade nodminutrar för vissa tågkategorier systematiserats för att tågen ska exakta samma trafikala förutsättningar.

Vi delar uppfattningen att punktlighetsproblemen ska åtgärdas där de uppstår.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Konstruktionsregler

Inför arbetet med tidtabell 2019, T19, har Trafikverket analyserat punktlighetsproblemen på ett antal järnvägssträckor, bl. a Södra Stambanan. I rapport "Konstruktionsregler Södra Stambanan", dokumentdatum 2018-03-22, beskrivs orsakssamband och hur man i processen att konstruera tågplaner kan skapa s.k. större robusthet och därmed punktlighet för tågen i järnvägssystemet. En del i processen är tillämpning av "headway" mellan två på varandra efterföljande tåg, med syfte att dessa inte ska störa varandra. Denna ambition, att skapa robust tågplan, tycker vi generellt är bra. Dock anser vi att denna inte får skapa orimliga konsekvenser med minskad effektivitet i trafikproduktionen och förlängda restider för kollektivtrafikens kunder.

Efter samrådsperioden inför JNB 2019 meddelade Trafikverket ensidigt och innan tågplaneansökans inlämning att man förändrat förutsättningarna för trafikuppläggen på Södra stambanan i enlighet med ovan nämnda rapport. Från Trafikverkets håll meddelades att detta inte skulle innebära några större förändringar för resenärerna. Öresundståg AB ansökte om tåglägen till T19 enligt de nya konstruktionsreglerna inkl. headway tillägg.

I fastställd T19 uppstår oönskade konsekvenser av de nya headway reglerna för några av Öresundstågen i Hässleholm genom dess tillämpning i den "kritiska punkten" Alvesta. För resenärer som reser söder om Hässleholm förlängs restiden i vissa fall med ca. 10 %, eller ca. 10 minuter. Vi anser därför att tillämpningen av de nya konstruktionsreglerna behöver utvärderas genom att Trafikverket samråder med branschen inför T20

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Östgötatrafiken anser att de nya konstruktionsregler som Trafikverket använt för södra stambanan avseende T19 är förkastliga och motverkar de mål som finns för att minska biltrafiken och dess klimatpåverkan.

De nya konstruktionsreglerna medför att hela Östgötatrafikens trafiksystem med pendeltåg och anslutande busstrafik påverkas menligt. Det leder vidare till att vi inte kan nå våra mål, som Region Östergötland beslutat, om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Östergötland gentemot biltrafiken. De klimatmål som detta ska bidra till kan således inte nås om Trafikverkets ändrade regler genomförs.

Östgötatrafiken anser att Trafikverket bör lösa de problem med infrastruktur och trängsel som finns på södra stambanan där de uppstår och inte lösa dem genom att försämrade för östgötarna och skapa sämre förutsättningar för kollektivtrafiken i Östergötland. Östgötatrafikens åsikt är att de konstruktionsregler som gällde för T18 ska återinföras.

Östgötatrafiken har i skrivelse till Trafikverket 2018-03-02 vår ref 2018/0108 påtalat ovanstående utan att erhålla svar från ansvarig befattningshavare på Trafikverket.



I övrigt inga synpunkter på samrådsutgåva för Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2020.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Trafikverket hade inför JNB 2019 en liknande process med samråd av JNB som nu sker inför JNB 2020. Efter samrådsperioden har Trafikverket ensidigt och med ett kort informationsmöte dagarna innan tågplaneansökan skulle vara inskickad kastat om förändringarna för uppläggen på Södra stambanan. Utan någon remiss i JNB 2019 eller presenterat i JNB 2020 och trafikorganisatörerna förändrades head waytiderna på Södra Stambanan mellan Katrineholm och Malmö. Från Trafikverkets håll påtalades att förändringen inte skulle innebära några större förändringar för resenärer. När resultatet kom i september 2018 kunde Jönköpings Länstrafik tillsammans med andra trafikorganisatörer längs Södra Stambanan konstatera att den struktur som byggts upp förfinats årligen mellan Östgötapendel, Krösatåg, Öresundståg och Pågatåg nu hade omkullkastats med argumentet att andra operatörer måste kunna få köra sina tåg med bättre tidhållning. Krösatågen har under de senaste 12 månader haft en rättidighet på 94,5%, och ser att det åligger alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska skapa tidtabeller som är robusta och hållbara för att föra fram sina tåg i tid utan att det ska slå mot Övriga aktörer som trafikerar banan. Effekterna av förändringen som genomförs medför avsevärda restidsförlängningar för resenärerna, restiden mellan Jönköping och Malmö eller Lund ökar med drygt en timme och övergångarna mellan Krösatågen och Östgötapendeln i Tranås blir snävare till följd av de nya konstruktionsreglerna. Med denna försämring kommer det vara svårt framöver och locka nya resenärer till tågtrafiken.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, KRONOBERG

Trafikverket hade inför JNB 2019 en process med samråd av JNB, efter samrådsperioden meddelade Trafikverket ensidigt och med ett kort avstämningsmöte innan tågplaneansökans inlämning att man förändrat förutsättningarna för uppläggen på Södra stambanan. Detta utan någon remiss bortsett från ovan nämnda korta informationsmöte med järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Från Trafikverkets håll påtalades att detta inte skulle innebära några större förändringar för resenärerna att nya förutsättningar med förändrade head Waytider på Södra Stambanan skulle införas.

När resultatet kom i september 2018 kunde Länstrafiken Kronoberg tillsammans med andra trafikorganisatörer längs Södra Stambanan konstatera att den struktur som byggts upp och förfinats årligen mellan Östgötapendel, Krösatåg, Öresundståg och Pågatåg nu hade omkullkastats med argumentet att andra och betydligt mindre operatörer måste kunna få köra sina tåg med bättre tidhållning. En minoritet av resenärerna förväntas få en bättre kvalitet på bekostnad av en betydligt större majoritet av resenärer som drabbas av betydande försämringar.

Rättidigheten för de olika delarna av Krösatågen, Öresundståg och Pågatåg varierar men ligger i flera fall på en mycket hög nivå. Mycket tack vare att berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer har skapat tidtabeller som är robusta och hållbara för att föra fram sina tåg i tid utan att det ska slå mot övriga aktörer som trafikerar banan.

Resultatet av de förändringar som Trafikverket ensidigt har valt att genomföra medför avsevärda restidsförlängningar för stora grupper av vanliga resenärer. Restiden mellan Tex Älmhult-



Lund/Malmö ökar liksom för Jönköping-Malmö eller Värnamo och Lund. Ökningen varierar mellan 10 min och 1 timma till följd av de nya konstruktionsreglerna. Med denna försämring kommer det vara svårt framöver och locka nya resenärer till tågtrafiken.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Länstrafiken Kronoberg kräver nu på samma sätt som berörda grannlän en återgång till de konstruktionsreglerna som gäller i innevarande tågplan (T18). Samtidigt måste Trafikverket uppmana de operatörer som har en sämre: tidhållning att fokusera på hur de kan förbättra sin egen punktlighet utan med de åtgärder som de själva äger utan att detta innebär försämringar för andra järnvägsföretag med betydande resandeströmmar. Det är inte rimligt att stora regionala infrastrukturinvesteringar inte utnyttjas optimalt samtidigt som stora pendlarströmmar ska drabbas negativt.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

De konstruktionsregler som Trafikverket avser att tillämpa på Södra och eventuellt också Västra stambanorna har ej varit ute på ett samråd, inte ens alla berörda trafikavtalsägare och kollektivtrafikmyndigheter har aktivt informerats av Trafikverket om stundande ändringar. Trafikverket har inte heller visat på hur man med förändrande konstruktionsregler med målsättning att förbättra för en enskild part kunnat göra detta utan att samtidigt kraftigt försämma för de parter som står för medborgarnas vardagsresande.

Trafikverkets kommentar

Järnvägsbranschen jobbar 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. Av många olika anledningar kan en differens vara på 1-3 minuter plus eller minus, tågen ligger i en kanal. Återkommande på södra stambanan är att på vissa driftplatser är tidsfönstret för litet för att klara detta. Konsekvensen blir att tåg kommer bakom andra och kan bli försenade från någon enstaka minuter till tiotals minuter. Orsaken till förseningen kan vara allt från att resande inte kommer på snabbt nog till små störningar i trafiken och banan.

För att komma till rätta med just detta robusthetsproblem prövar Trafikverket att öka avståndet mellan passerande tåg och efterföljande startande tåg på dessa utpekade driftplatser. Denna regel tillämpas i T19 och kommer vara en förutsättning även för T20 för att inför T21 en genomarbetad analys av effekterna kan utläsas. Utöver detta har förläggandet av så kallade nodminutrar för vissa tågkategorier systematiserats för att tågen ska exakta samma trafikala förutsättningar.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Till JNB 2020 har kapitlet om hur tågplanen konstrueras helt lyfts bort utan att detta ens omnämns i sammanfattningen över förändringar. Den samordningsmöjlighet som har funnits mellan operatörer har nu blivit mindre tydlig där den som kan påvisa störst nytta och körs längst har fördelar över tåg som går kortare sträckor och fyller en stor regional funktion. Jönköpings Länstrafik kräver återgång till de konstruktionsreglerna som gäller i innevarande tågplan (T18) och att de operatörer som har en bristfällig tidhållning bör fokusera på hur de kan förbättra tidhållningen utan att det innebär försämringar för andra parter som trafikerar järnvägen.

Trafikverkets kommentar

Inför arbetet med tågplan 2020 kommer dokument av typen konstruktionsregler mm som ger mer ingående information om hur tågplanarbetet genomförs att finnas tillgängliga i ett externt arbetsrum.

YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN, KRONOBERG

Till JNB 2020- har kapitlet om hur tågplanen konstrueras helt lyfts bort utan att detta ens omnämns i sammanfattningen över gjorda förändringar. Den samordningsmöjlighet som har funnits mellan operatörer har nu blivit ett lotteri där den som kan påvisa störts nytta och kör längst har fördelar över tåg som går kortare sträckor och med stora passagerarvolymmer och en betydande regional funktion för framförallt arbetsmarkandsförstoringen.

Länstrafiken Kronoberg kräver nu på samma sätt som berörda grannlän en återgång till de konstruktionsreglerna som gäller i innevarande tågplan (T18). Samtidigt måste Trafikverket uppmana de operatörer som har .en sämre: tidhållning att fokusera på hur de kan förbättra sin egen punktlighet utan med de åtgärder som de själva äger utan att detta innebär försämringar för andra järnvägsföretag med betydande resandeströmmar. Det är inte rimligt att stora regionala infrastrukturinvesteringar inte utnyttjas optimalt samtidigt som stora pendlarströmmar ska drabbas negativt.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Trafikverket hade inför JNB 2019 en process för samråd. Efter samrådsperioden meddelade Trafikverket kort inpå tågplaneansökan skulle vara inskickad, att det skulle införas konstruktionsregler på Södra stambanan Katrineholm – Malmö. Head waytiderna skulle ändras för att uppnå bättre punktlighet för snabbtågen. Detta försatte många järnvägsföretag och trafikhuvudmän i en svår situation med tidspress. När resultatet kom i september månad 2018 konstaterade vi att flera trafiksystem längs Södra stambanan fått omfattande försämringar. Flera års förfining av dessa hade omintetgjorts. Flera av dessa system hade dessutom väldigt bra punktlighet. Öresundstågen drabbades med längre restid Alvesta och söderut, vilket drabbar bl.a. pendlare från IKEA i Älmhult, vilket är helt oacceptabelt. Signalsystemet söder om Alvesta är dessutom byggt en gång i tiden för att man ska kunna köra tågen tätare.

Pågatågen var också på väg att drabbas hårt. Konstruktionsreglerna gjorde att snabbtåg kom i konflikt med Pågatågen. Ett snabbtågsföretag begärde tvist mot Pågatågslinjen Helsingborg – Lund – Malmö – Trelleborg. Detta är region Skåne och Skånetrafikens viktigaste Pågatågslinje med mer än 25 000 dagliga pendlare. Linjen har god punktlighet (upp till 97% 2018), och trafikerar Citytunneln i Malmö. Citytunneln i Malmö byggdes 2010 för mångmiljardbelopp för att korta restid och skapa robusthet. De nya konstruktionsreglerna var alltså på väg att omintetgöra dessa investeringar och restiden söderut skulle öka med ca 19 %. Detta skulle göra det omöjligt att få fler kunder. Nu valde snabbtågsföretaget att själva dra tillbaka sin tvist.

Till JNB 2020 har kapitlet om hur tågplanen konstrueras helt lyfts bort utan att detta ens omnämns i sammanfattningen över förändringar. Den samordningsmöjlighet som har funnits mellan operatörer



har nu blivit ett lotteri där den som kan påvisa störts nytta och kör längst har fördelar över tåg som gå kortare sträckor och fyller en stor regional funktion.

Skånetrafiken kräver nu en återgång till de konstruktionsreglerna som gäller i innevarande tågplan (T18) och att de operatörer som har en dålig tidhållning får fokusera på hur de kan förbättra sin punktlighet utan att det innebär försämringar för andra företag som trafikerar järnvägen. Det är inte rimligt att stora regionala infrastrukturinvesteringar, och stora pendlarströmmar ska drabbas negativt.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Konstruktionsregler

Trafikverket hade inför JNB 2019 en motsvarande samrådsprocess för JNB. Efter samråds perioden har Trafikverket ensidigt och endast med ett kort informationsmöte innan tågplaneansökan vara inskickad förändrat förändringarna för trafikupplägg på Södra stambanan. Utan någon remiss förändrades head waytiderna på Södra Stambanan. Från Trafikverkets håll påtalades att detta inte skulle innebära några större förändringar för resenärer. När resultatet kom i september 2018 kunde aktörerna längs Södra Stambanan konstatera att den struktur som byggts upp och förfinats årligen mellan Östgötapendel, Krösatåg, Öresundståg och Pågatåg nu hade omkullkastats med argumentet att andra operatörer måste kunna få köra sina tåg med bättre tidhållning. Tex Krösatågen har under de senaste 12 månader haft en rättidighet på 94,5%, och ser att det åligger alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska skapa tidtabeller som är robusta och hållbara för att föra fram sina tåg i tid utan att det ska slå mot övriga aktörer som trafikerar banan. Effekterna av förändringen som genomförs medför avsevärda restidsförändringar för vanliga resenärer, restiden mellan Jönköping och Malmö eller Värnamo och Lund ökar med en timme till följd av de nya konstruktionsreglerna. Med denna försämring kommer det vara svårt framöver och locka nya resenärer till kollektivtrafiken.

Till JNB 2020 har kapitlet om hur tågplanen konstrueras helt lyfts bort utan att detta ens omnämns i sammanfattningen över förändringar. Den samordningsmöjlighet som har funnits mellan operatörer har nu blivit en tombola där den som körs längst har fördelar över tåg som gå kortare sträckor och som bidrar till en stor regional nytta genom att vara navet för arbets- och studiependlingen i Östergötland, Småland och Skåne. De konstruktionsregler som Trafikverket avser att tillämpa på Södra och eventuellt också Västra stambanorna har ej varit ute på ett samråd, inte ens alla berörda trafikavtalsägare och kollektivtrafikmyndigheter har aktivt informerats av Trafikverket om stundande ändringar. Trafikverket har inte heller visat på hur man med förändrande konstruktionsregler med målsättning att förbättra för en enskild part kunnat göra detta utan att samtidigt kraftigt försämma för de parter som står för medborgarnas vardagsresande.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Övrigt

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har fått signaler om att Trafikverket till T20 funderar på att ändra konstruktionsregler för Västra stambanan. Liknande förändringar har redan genomförts på Södra stambanan - med klart negativa konsekvenser för regional- och lokaltågen. Då en regeländring uppenbarligen riskerar att medföra en väsentlig påverkan på våra planeringsförutsättningar anser vi



att en sådan förändring, om den nu planeras genomföras, måste presenteras i Järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar

Järnvägsbranschen jobbar 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. Av många olika anledningar kan en differens vara på 1-3 minuter plus eller minus, tågen ligger i en kanal. Återkommande på södra stambanan är att på vissa driftplatser är tidsfönstret för litet för att klara detta. Konsekvensen blir att tåg kommer bakom andra och kan bli försenade från någon enstaka minuter till tiotals minuter. Orsaken till förseningen kan vara allt från att resande inte kommer på snabbt nog till små störningar i trafiken och banan.

För att komma till rätta med just detta robusthetsproblem prövar Trafikverket att öka avståndet mellan passerande tåg och efterföljande startande tåg på dessa utpekade driftplatser. Denna regel tillämpas i T19 och kommer vara en förutsättning även för T20 för att inför T21 en genomarbetad analys av effekterna kan utläsas. Utöver detta har förläggandet av så kallade nodminutrar för vissa tågkategorier systematiserats för att tågen ska exakta samma trafikala förutsättningar.

Dokument av typen konstruktionsregler mm som ger mer ingående information om hur tågplanearbetet genomförs kommer att finnas tillgängliga i ett externt arbetsrum. När informationsplatsen finns tillgänglig kommer Trafikverket informera om det.

Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 2.3.2 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik har redan vid tidigare tillfällen (ert diarienummer TRV 2016/61869) framfört att Trafikverkets avtalsmal för trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag inte fyller branschens behov kring att kommersiellt kunna reglera ansvarsförhållandet mellan TRAV-ägaren och järnvägsföretaget.

Trafikverkets kommentar

Ärende TRV 2016/61869, handlade om framtagandet av travmallar är sedan tidigare avslutat. Trafikverket skulle vilja att ni klarlägger i vilka frågor som dessa mallar inte uppfyller branschens behov kring att kommersiellt kunna reglera ansvarsförhållandet mellan TRAV-ägaren och järnvägsföretaget.

Avsnitt 2.3.3 Ramavtal

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik anser fortsatt att avsaknad av ramavtal skapar en onödig osäkerhet för både befintliga och tillkommande tågaktörer på den svenska marknaden. Den kapacitetstilldelningsmodell som Trafikverket tilldelar skapar osäkerheter för regionala kollektivtrafikhuvudmän om de kommer att få möjlighet att bedriva tågtrafik utifrån politiskt fattade beslut i strategiska och lagstadgade trafikförsörjningsprogram och kommersiella aktörer har svårighet att känna en trygghet i att etablera sig på en marknad som kräver investeringar på hundratalsmiljoner och enbart garantier att få erbjuda sin produkt till kunderna under ett år.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Vi 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 järnvägsföretagen. Se även kommentarer punkt 4., Tilldelning av kapacitet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i nuläget inte några konkreta planer på att införa ramavtal, men vi tar med oss era synpunkter.

Kapitel 3 – Infrastruktur

Avsnitt 3.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

3.1 Kapitellet hänvisar till tillgänglig infrastruktur för Tågplan 2019.

YTTRANDE TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Är det en felskrivning i samrådsutgåvan eller är det den tillgängliga infrastrukturen för Tågplan 2019 som beskrivs? När kommer i så fall den tillgängliga infrastrukturen för Tågplan 2020 att kommuniceras?

Trafikverkets kommentar

Tack för synpunkten. Det är en felskrivning och vi ändrar texten till Tågplan 2020.

Avsnitt 3.2.2 Anslutande järnvägsnät

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Green Cargo är positiva till den mycket användbara webb-tjänsten NJDB som visar hela järnvägsnätet.

Trafikverkets kommentar

Tack för positivt gensvar.

Avsnitt 3.3.2.1 Referensprofil (lastprofil)

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Finns inget förtydligande om SEc. Det är identisk text med JNB 2019.

Trafikverkets kommentar

Måtten för SEa och SEc framgår av figurerna. Därför har vi tagit bort dem ur texten.

Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur

YTTRANDE FRÅN SJ AB

”Följande sträcka är reserverad för pendeltågstrafik i enlighet med järnvägslagen, 6 kapitlet, 3 §:

- (Stockholms södra)–(Tomtebodavägen) via Stockholm City [Avser Citybanan]” Det saknas en skrivning som reglerar att annan trafik är tillåten under avstängningsperioden v 26 – 33.

Trafikverkets kommentar

I bilaga 3A presenteras grundförutsättningarna. Hur detta påverkas av avstängningen v 26-33 redovisas i avsnittet om PSB.

Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Planerade större banarbeten och Tågpåverkande åtgärder

Behovet av upprustningar och förbättringar av infrastrukturen är stort, men behovet av att bedriva trafik är också stort. Svensk Kollektivtrafik menar att processen med planerade större banarbeten (PBS) måste omarbetas i samband med att direktivet 2012/34/EUs bilaga VII omarbetas.

Kopplingarna mellan företeelserna måste bli tydligare. Det är också önskvärt att banarbeten som är planerade men inte idag rubriceras som PBS tydligare måste beskrivas som förutsättningar i JNB. Ett avbrott i tågtrafiken är desto allvarigare ju kortare tid som ges för att omplanera efter ändrade



förutsättningar. En större lyhördhet efter järnvägsföretagens behov av utföra trafik måste finnas och att behoven ser olika ut olika tider av året, på olika platser och hos olika järnvägsföretag. Detta skulle till exempel vara att överväga alternativa tidsfönster eller metoder för att minska den totala tiden som kapaciteten begränsas för tågtrafik. Nyttjandegraden för servicefönster måste också kraftigt höjas om företeelsen ska få finnas kvar, varje timme outnyttjat servicefönster leder till minskade möjligheter att bedriva rationell tågtrafik och motverkar målen en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken och att överflytta gods till järnväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anpassar sina processer i enlighet med SERA bilaga 7 och kommer presentera och involvera branschen som anges. Trafikverket kommer göra detta inom processen TPÅ (Trafikpåverkande åtgärder) där järnvägens kunder tidigt kommer involveras i arbetet för att klarlägga metod för banarbets utförande samt hur trafiken ska hanteras samtidigt.

Avsnitt 3.5.1 Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Kriteriet A1 "mer än 3 dygn" bör justeras till "mer än 2 dygn".

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Kriteriet A1 "mer än 3 dygn" bör justeras till "mer än 2 dygn".

Trafikverkets kommentar

Med anledning av att den delegerade akten EU 2017/2075 ersätter Bilaga VII till SERA- direktivet EU 2012/34 så ser Trafikverket ett behov av att se över bland annat hanteringen av PSB. Trafikverket avstår därför så länge att förändra kriteriet A1.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

En förtydligan bör göras i att det finns "övriga banarbeten" (offentliggörs i Trafikverkets behov av banarbeten i april) som uppfyller kriterier av PSB enligt kapitel 3.5.1, utan att finnas med i bilagan med PSB eller vara ett PSB klassat objekt.

Det bör förtydligas att samtliga PSB-objekt i bilaga 3B ska utformas på ett sådant sätt att de är möjliga att konstruera tågplanen därefter. Det vill säga att PSB-objekt ska beskriva begränsningen av infrastrukturen på ett sådant sätt att både JF och TRV kan ta hänsyn till begränsningen samt hantera begränsningen och de anpassningar den kräver till primär fastställd tågplan.

SJ har också en önskan om att det i JNB beskrivs hur samtliga förutsättningar för övriga infrastruktur begränsningar som finns i samband med PSB finns tillgängliga samt inkluderas vid konstruktionen av tågplanen. Det vill säga, att inga banarbeten får läggas in i anslutning till PSB arbeten, som Järnvägsföretag har anpassat tågplanen efter.

Trafikverkets kommentar

Det finns en större mängd banarbeten som är i paritet med eller lika med PSB fast de inte anges i JNB. Anledningen är en avvägning hur Trafikverkets egen förmåga är att inarbeta de i fastställd plan samt kundernas motsvarande arbete inför ansökan.

Trafikverket avser att göra en översyn av kriterierna för hur PSB anges inför T21 för att de ska vara planerbara för järnvägsföretagen.

Trafikverket delar SJ syn att en anpassning ska ske till ett PSB. Eventuella arbeten i närheten av ska vara redovisade på sådant sätt att järnvägsföretag gör den anpassning samtidigt.

Avsnitt 3.5.2 Tillfälliga kapacitetsrestriktioner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Det är förvirrande att läsa kriterier om hur ett arbete klassificeras som ett PSB efterföljt av ett EU-direktiv (TPÅ) som innefattar andra kriterier än PSB.

Frågorna blir snabbt växande varför ett förtydligande från Trafikverket krävs. Är PSB och TPÅ två helt oberoende ting? Gäller TPÅ på samtliga bandelar? Ska tågplaneansökan ta höjd för TPÅ:er? När offentliggörs TPÅ i processen?

Trafikverkets kommentar

TPÅ står för Trafikpåverkande åtgärder. Det är med andra ord ett samlingsbegrepp för alla åtgärder som har trafikpåverkan, oavsett vilken form av banarbete de kommer att kräva i slutändan. Ju större trafikpåverkan de har, desto större bedöms behovet av att känna till dem vara för presumtiva sökande till Tågplanen. Därför anger bilaga VII till SERA-direktivet att trafikpåverkan för Mycket stora och Stora TPÅ:er måste offentliggöras första gången X-24. Där X står för tågplanestart och -24 är antalet månader innan tågplanestart. Syftet med offentliggörandet är att skapa kännedom om, och inleda samråd om, dessa trafikpåverkande åtgärder. TPÅ-processen ligger före tågplaneprocessen i tid och kan sägas svara på frågorna: Vad har vi för åtgärder på gång i anläggningen? Hur ska vi lösa deras trafikpåverkan på bästa sätt?

Även om Trafikverket – som en del av TPÅ-processen – i forumet Strategisk dialog kommer att diskutera TPÅ:er med presumtiva sökande och andra intressenter långt före X-24 (vi vill hålla perspektivet 2-5 år i Strategisk dialog), så kommer vi att hålla på X-24 som en fast tidpunkt för första offentliggörande av Mycket stora och Stora TPÅ:er. Detta för att skapa tydlighet och helhetsbild (X-24 är en gemensam tidpunkt för hela EU). Målsättningen är dock att det inte ska vara några överraskningar i det som offentliggörs X-24.

PSB står för Planerbara större banarbeten. Det är ett kapacitetstilldelningsbegrepp. Sökande till Tågplanen ska ta hänsyn till PSB i sin ansökan om tåglägen. PSB samråds därför som en del av JNB-samrådet, och offentliggörs i och med att JNB publiceras X-12. Syftet är att ge tydliga förutsättningar för hur ansökan om tåglägen ska anpassas. JNB-processen (där PSB-samrådet är en del) kan därmed sägas svara på frågorna: Vilken anläggning finns tillgänglig för ansökan om tåglägen? Hur ska ansökan se ut?

X-12 ska (också enligt bilaga VII till SERA-direktivet) Trafikverket offentliggöra uppdaterad information om de Mycket stora och Stora TPÅ:er som offentliggjordes första gången X-24. Det sammanfaller alltså tidsmässigt med publiceringen av JNB (och därmed PSB). Då ges därmed en samlad bild av de större banarbeten som är planerade för aktuell tågplan, med särskilt omnämnande av dem som man måste ta hänsyn till i ansökan till Tågplanen, det vill säga PSB:na.



Den koordinering som görs i TPÅ-processen är anpassad i tid för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för kapacitetstilldelningen i Tågplaneprocessen.

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Otydlig beskrivning hur hanteringen av TPÅ ska hanteras, ingår dessa i tågplaneprocessen på samma sätt som PSB? När presenteras TPÅ?

Hector Rail önskar en tydligare beskrivning hur TPÅ kommer att hanteras.

Trafikverkets kommentar

TPÅ står för Trafikpåverkande åtgärder. Det är med andra ord ett samlingsbegrepp för alla åtgärder som har trafikpåverkan, oavsett vilken form av banarbete de kommer att kräva i slutändan. Ju större trafikpåverkan de har, desto större bedöms behovet av att känna till dem vara för presumtiva sökande till Tågplanen. Därför anger bilaga VII till SERA-direktivet att trafikpåverkan för Mycket stora och Stora TPÅ:er måste offentliggöras första gången X-24. Syftet med offentliggörandet är att skapa kännedom om, och inleda samråd om, dessa trafikpåverkande åtgärder. TPÅ-processen ligger före tågplaneprocessen i tid och kan sägas svara på frågorna: Vad har vi för åtgärder på gång i anläggningen? Hur ska vi lösa deras trafikpåverkan på bästa sätt?

Även om Trafikverket – som en del av TPÅ-processen – i forumet Strategisk dialog kommer att diskutera TPÅ:er med presumtiva sökande och andra intressenter långt före X-24 (vi vill hålla perspektivet 2-5 år i Strategisk dialog), så kommer vi att hålla på X-24 som en fast tidpunkt för första offentliggörande av Mycket stora och Stora TPÅ:er. Detta för att skapa tydlighet och helhetsbild (X-24 är en gemensam tidpunkt för hela EU). Målsättningen är dock att det inte ska vara några överraskningar i det som offentliggörs X-24.

PSB står för Planerbara större banarbeten. Det är ett kapacitetstilldelningsbegrepp. Sökande till Tågplanen ska ta hänsyn till PSB i sin ansökan om tåglägen. PSB samråds därför som en del av JNB-samrådet, och offentliggörs i och med att JNB publiceras X-12. Syftet är att ge tydliga förutsättningar för hur ansökan om tåglägen ska anpassas. JNB-processen (där PSB-samrådet är en del) kan därmed sägas svara på frågorna: Vilken anläggning finns tillgänglig för ansökan om tåglägen? Hur ska ansökan se ut?

X-12 ska (också enligt bilaga VII till SERA-direktivet) Trafikverket offentliggöra uppdaterad information om de Mycket stora och Stora TPÅ:er som offentliggjordes första gången X-24. Det sammanfaller alltså tidsmässigt med publiceringen av JNB (och därmed PSB). Då ges därmed en samlad bild av de större banarbeten som är planerade för aktuell tågplan, med särskilt omnämnande av dem som man måste ta hänsyn till i ansökan till Tågplanen, det vill säga PSB:na. Den koordinering som görs i TPÅ-processen är anpassad i tid för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för kapacitetstilldelningen i Tågplaneprocessen.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Täthet mellan tåg

Denna riktlinje brukar presenteras i samband med JNB. MTR anser att den skall ingå i JNB under kapitel 4.

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 i externt arbetsrum.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

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 skyndsamt påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Trafikverkets kommentar

Tanken är tilltalande att kunna fördefiniera tåglägeskanaler. Trafikverket kan som bekant inte i förväg ange hur kapaciteten ska fördelas då detta strider mot gällande lagstiftning. Dock kan Trafikverket beskriva hur kapaciteten kan fördelas för att uppnå optimalt nyttjande mellan känd trafik. En utmaning i sammanhanget är att denna planering utgår från senast fastställda tågplan samt i utvecklingsplaner som görs kända för Trafikverket.

Oaktat ovan är detta intressant och därför har ett internt arbete startats upp för att beskriva hur kapaciteten i Stor-Göteborg kan fördelas för att utnyttja kapacitetens bäst under olika trafikala förhållanden.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Systemperspektiv

Svensk Kollektivtrafik medlemmar bedriver inte bara kollektivtrafik på järnväg utan även som buss, spårväg, tunnelbana och båt. Utifrån de trafikerbjudanden som resenärerna erbjuds är dels ett hela resan perspektiv viktigt dels ett systemperspektiv. Med systemperspektiv menar vi att ett ankommande tåg till en station för resandeutbyte inte bara har associationer till andra tåg utan även till andra färdmedel. Trafikverket bör därför i sin kapacitetstilldelning vid sidan om associationer till andra tåglägen även föra in den samhällsnytta ett effektivt byte till andra färdmedel bidrar till.

Trafikverkets kommentar

Syftet med de befintliga associationerna är endast delvis att mäta effekten av anslutningars "tidsåtgång". Det faktum att associationer kopplar ihop två tåg, öppnar för möjligheten att "rädda" en anslutning som riskerar att brytas genom att Trafikverket har planeringskontrollen över båda.

Att nyttja befintlig funktion även för anslutningar mellan tåg och bussar är dock inte möjligt. Helt enkelt därför att Trafikverket inte har planeringskontrollen över bussar och inte tillåts att flytta bussturer för att rädda anslutningar (som man gör med tåg).

Men behovet av en funktionalitet som i prioriteringsmodellen bättre hanterar effekter på anslutningar tåg-buss (och andra färdmedel) är identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

Trafikverket vill dock fästa er uppmärksamhet på att det i den befintliga modellen finns alternativa metoder att markera andra systemkopplingar än de från tåg till tåg. Det har alltid funnits ett sätt att indirekt koppla anslutande bussar till tågen:



För alla tåg kan anges en "Tidigaste avg.tid" och en "Senaste ank.tid" på vilka platser som önskas, förutsatt att det finns ett trafikutbyte.

För anslutningar mellan ankommande bussar och avg tåg kan "Tidigaste avg.tid" beräknas som tiden för den sist ank bussen + önskad tidsmarginal. På motsvarande sätt, men omvänt, beräknas tiden "Senaste ank.tid".

"Tidigaste avg.tid" och "Senaste ank.tid" påverkar inte prioriteringsberäkningen, men ska om möjligt tas i beaktande då förslag till tågläge tas fram.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Vi vill också framföra att vi anser det som orimligt att tåglägen som enbart ansöks 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, 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. Identifieringsvillkoren för definition av prioriteringskategori (punkt 3.3. i bilaga 4B) bör därför kompletteras med uppgift om gångdagar.

Trafikverkets kommentar

Vår modell bygger på att tågen ska primärt tilldelas kapacitet utifrån ansökan, detta oberoende på om tåget går alla årets dagar eller enstaka. Vid konflikt mellan dessa tåg kan ytterst fördelningen av kapacitet ske genom att prioriteringskriterierna tillämpas.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Under senare år har Jönköpings Länstrafik noterat att andra järnvägsföretag har börjar köra ett mer produktionsorienterat upplägg där tågen enbart trafikerar vissa särskilda dagar. Dessa avgångar ställer till restidsförändringar med förbigångar som inte är förenade med resandeutbyte för de tåg som trafikerar systematiskt på vardagar eller dagligen och därmed har en stor tydlighet mot kunden. Jönköpings Länstrafik ser att tåg som har en systematisk trafikering också ska få en högre prioritering för att minska spilltiden och öka resenärsnyttan.

Trafikverkets kommentar

Vår modell bygger på att tågen ska primärt tilldelas kapacitet utifrån ansökan, detta oberoende på om tåget går alla årets dagar eller enstaka. Vi konflikt mellan dessa tåg kan ytterst fördelningen av kapacitet ske genom att prioriteringskriterierna tillämpas.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv, 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 avvärdet motsvarande eller högre än för affärsresor. Nuvarande värdering kan få som konsekvens att fjärrtrafiken slå undan regional- och lokaltrafik. Tåg med övervägande dagliga pendlare bör ges större

prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser mer sällan.

Med erfarenhet från tågplaneprocessen de senaste åren, behöver Trafikverket 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.

Ett system med fördefinierade tåglägeskanaler bör provas 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. System med fördefinierade kanaler eller ramavtal utgör verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande. Trafikverket bör skyndsamt påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Trafikverkets kommentar

Tanken är tilltalande att kunna fördefiniera tåglägeskanaler. Trafikverket kan som bekant inte i förväg ange hur kapaciteten ska fördelas då detta strider mot gällande lagstiftning. Dock kan Trafikverket beskriva hur kapaciteten kan fördelas för att uppnå optimalt nyttjande mellan känd trafik. En utmaning i sammanhanget är att denna planering utgår från senast fastställda tågplan samt i utvecklingsplaner som görs kända för Trafikverket.

Oaktat ovan är detta intressant och därför har ett internt arbete startats upp för att beskriva hur kapaciteten i Stor-Göteborg kan fördelas för att utnyttja kapacitetens bäst under olika trafikala förhållanden.

Avsnitt 4.2.2 Kompletterande ansökan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Att ansöka om tåglägen via mejl är inte hanterbart för större aktörer som Green Cargo AB (jämför med MPK-projektet där Trafikverket i sent skede insåg vikten av B2B-lösningar).

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets avsikt är att under 2019 utreda möjligheter för bättre digitalt stöd vid kompletterande ansökan till tågplan 2020. AoK, Ansökan om Kapacitet, kan i dagsläget inte hantera kompletterande ansökningar och det kräver väldigt stor utveckling av systemet för att AOK ska kunna användas, det är dock en av möjligheterna som kommer att utredas.

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Kompletterande ansökningar bör hanteras i Ansökan om Kapacitet (AoK) i väntan på MPK.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets avsikt är att under 2019 utreda möjligheter för bättre digitalt stöd vid kompletterande ansökan till tågplan 2020. AoK, Ansökan om Kapacitet, kan i dagsläget inte hantera kompletterande

ansökningar och det kräver väldigt stor utveckling av systemet för att AOK ska kunna användas, det är dock en av möjligheterna som kommer att utredas

Avsnitt 4.2.3 Ad hoc-ansökan

YTTRANDE FRÅN CARGO NET AS

4.2.3 Ad-Hoc - ansökningar. (2. avsnitt)

Her ser vi at TRV pålegger seg selv ingen svarfrister mot togoperatørene.

Trafikverket kommer att besvara ad hoc-ansökningar så snabbt som möjligt utan att sikkerheten eftersätts. Svaren kommer att lämnas i nära anslutning inför kommande tågplan samt under innevarande tågplan.

Her menar vi at TRV må pålegge seg selv konkret frister slik at togoperatørene får en mer forutsigbar togplanegging eksempelvis 5 virkedager.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbeider konstant for å forkorta svarstiderna på ärenden i ad hoc. Vi prioriterer dock sikkerheten främst

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

I T19 har hanteringen av ad hoc i anslutning till tidtabellskiftet allvarligt försämrats med avseende på framförhållning. I T18 kunde Green Cargo erhålla svar via B2B-lösning redan i oktober månad medan i T19 förväntas svaren på ansökningar först komma i början av december vilket försvårar för godstransportkunder, lok- och förarplanering.

Green Cargo vill ha svar direkt när AoK/ad hoc öppnar (i T19 16 oktober) och ärendet behandlas utifrån när ansökan inkommer till Trafikverket. Ärenden ska inte läggas på hög. Inför T20 vill vi se en B2B-lösning som på ett bättre sätt hanterar Kompletterande ansökan och ad-hocprocessen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket måste till att börja med säkerställa att de ansökningar om kapacitet som inkommit i kompletterande ansökan har hanterats innan tilldelning av restkapacitet kan ske ad hoc.

Trafikverkets avsikt är att under 2019 utreda möjligheter för bättre digitalt stöd vid kompletterande ansökan till tågplan 2020. AoK, Ansökan om Kapacitet, kan i dagsläget inte hantera kompletterande ansökningar och det kräver väldigt stor utveckling av systemet för att AOK ska kunna användas, det är dock en av möjligheterna som kommer att utredas

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Texten om ad-hoc ansökningar andra stycket, andra meningen tycks onödig, svaren ska hanteras så snabbt som möjligt enligt första meningen vilket **inte** innebär att de lämnas i nära anslutning till kommande tågplan utan så snart ärendet är behandlat. **Andra meningen i andra stycket kan strykas.**

Trafikverkets kommentar

Trafikverket måste till att börja med säkerställa att de ansökningar om kapacitet som inkommit i kompletterande ansökan har hanterats innan tilldelning av restkapacitet kan ske ad hoc. Det innebär att på linjer/stråk så kan tilldelning av restkapacitet påbörjas tidigare. För tydlighetens skull så väljer Trafikverket att lämna dagens text orörd

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 4.2.3: "Ansökningar hanteras enligt kösystem i den ordning de inkommer till Trafikverket" Här bör undantag gälla i början av året, eftersom adhoc öppnar sent och ansökningar för ärenden i början av tidtabellsåret behöver ha förtur.

4.2.3 Ansökan om kapacitet

Ansökan om kapacitet för tågläge görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

Där finns instruktioner för vad en ansökan ska innehålla.

Trafikverket önskar att behov av spår för uppställning anges i form av spårlängd och tidpunkter. Detta låter sig inte göra för SJ på bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet.

För SJs del handlar gäller detta framförallt depåerna i Hagalund, Göteborg, Malmö, Västerås, Linköping och Sundsvall, där det är svårt att uttrycka behovet av kapacitet.

Svårigheterna ligger inte minst i det faktum att en sådan modell inte tar hänsyn till i vilken utsträckning vissa spår också ger tillgång till vissa faciliteter för städning, fekalietömning eller vattentryckning.

Detta blir extra tydligt eftersom dessa faciliteter inte ägs eller tillhandahålls av eller genom Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket måste förhålla sig till Järnvägslagen när det gäller hanteringen av inkomna ansökningar om restkapacitet vilket innebär att de ska hanteras i den turordning de inkommit. Att ange uppställningsbehov i antal meter ger Trafikverket en större möjlighet att tillmötesgå ansökningar om uppställning, samtidigt är vi medvetna om att det på vissa platser finns behov av att ange önskemål om specifika spår.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB, TKAB

Under rubriken "riktlinjer för ad hoc-ansökan" er det oppgitt at "ansökningar med kort varsel, orsakade av störning, ska kompletteras med begäran om förtur". Denne framgangsmåten anser vi som unødvendig dobbeltarbeid, samt at det regelmessig fører til ytterligere forsinkelser i prosessen. TKABs mener at søknader med kort varsel under de ovennevnte forutsetningene automatisk skal gis prioritet uten at man særskilt må søke om prioritet.

Trafikverkets kommentar

Ansökan i samband med infrastrukturpåverkande händelse skall kompletteras med förtursansökan för att belysa ärendet i samband med ett belastat läge i aktuell ansökningsportal. Utan förtursansökan så finns stora risker att ärenden med kort framförhållning missas då tiden för att

hantera dem kan vara väldigt kort. Samt så innebär en förtursansökan en förklaring till Trafikverket om vilken händelse ansökan berör i ett läge där flera infrastrukturpåverkande händelser pågår samtidigt.

Avsnitt 4.2.4 Ansökan om kapacitet på trafikplatser

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Behov av uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i etjänsten på Trafikverkets webbplats. Se även avsnitt 5.3.1.4.

Trafikverket önskar att behov av spår för uppställning anges i form av spårlängd och tidpunkter. Detta låter sig inte göra för SJ på bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet.

För SJs del handlar gäller detta framförallt depåerna i Hagalund, Göteborg, Malmö, Västerås, Linköping och Sundsvall, där det är svårt att uttrycka behovet av kapacitet.

Trafikverkets kommentar

Att ange uppställningsbehov i antal meter ger Trafikverket en större möjlighet att tillmötesgå ansökningar om uppställning, samtidigt är vi medvetna om att det på vissa platser finns behov av att ange önskemål om specifika spår.

Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Saknar datum i "Tidplan för tilldelning av kapacitet" för banarbetsplanen som publiceras i juli och september.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har aldrig presenterat datum i Tidsplan för tilldelning av kapacitet när banarbetsplanen ska publiceras. I samband med att Förslag till tågplan som publiceras 2019-07-01 och Fastställd primär tågplan som publiceras 201-09-20 så ingår banarbetsplanen i publikationen.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Tidigt i processen för T19 har vi haft en dialog kring genomförande av växelbyten och i samband med dessa byte av kontaktledningsstolpar på sträckan Eneryda – Hässleholm. Vår planering har utgått från att arbetena skulle genomföras på ett antal helger under våren 2019. Under period för tvistlösning, har tilldelning av kapacitet för dessa banarbeten behandlats. Tvistlösning resulterade i oenighet varefter sträckan förklarades överbelastad och Trafikverket tog beslut om en från den ursprungliga planen väsentligt förändrad tilldelning.

Vi noterar att berörda sökande av tåglägen beretts mycket liten tid för att ta ställning till nya komplicerade och alternativa produktionsmetoder som Trafikverket presenterade i samband med tvistlösningsmötena. Vi föreslår att tidplanen inrymmer tid för riskanalyser för tvist, så att tänkbara och alternativa trafiklösningar finns framme till period för tvistlösning.

Trafikverkets kommentar

Enligt Järnvägslagen så ska tvistlösning ske skyndsamt och när banan förklaras för överbelastad så kan Trafikverket ensidigt ta beslut om tilldelning av kapacitet som avviker från den ursprungliga planen för att finna en trafikal lösning som kan anses som bäst för alla inblandade i tvisten.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Tidplan för fastställelse av tågplan

Den senareläggning av fastställelse som pågår år efter år är oroande för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken. Persontågstrafiken är stomnätet i kollektivtrafiken och vid nästan alla bytespunkter bygger man sedan upp byten mellan tåg och buss på ankomst- och avgångstiderna för tågen. På så sätt skapar man tillsammans med taktidtabeller snabba och attraktiva bytesresor och möjligheten att bidra till av riksdagen beslutade mål om en fördubblad kollektivtrafik. Nätverkseffekterna är stora, dvs många resenärer reser med byten mellan buss- och tåg. Förutsättningarna med årligen växlande och osäker tilldelning av kapacitet, dvs exakta tidtabellstider och en krympande tid att efter fastställelse planera tidtabeller för anslutande buss- och spårvagnstrafik innebär ökade risker för suboptimering, förlängda bytestider, missnöjda resenärer, behov av ökat antal fordon inom busstrafiken etc. vilket både är kostnadsdrivande för samhället och motverkar möjligheten att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik för vardagsresandet utifrån regionernas samhällsuppdrag.

Trafikverkets kommentar

Nytt för tågplan 2019 är att det, enligt EU direktiv SERA bilaga 7, skett en förändring av tågplaneprocessen. Ansökan till tågplan sker i april som tidigare, primärt fastställelse sker i september för de tåglägen som söktes i april vilket motsvarar fastställelsen tidigare år. Slutlig fastställelse sker i november av de kompletterande ansökningar som inkommit efter ansökan i april. Trafikverkets långsiktiga mål är att fastställa den nationella trafiken samtidigt som den internationella i slutet av augusti. Detta kräver dock bland annat ett systemstöd som inte finns idag men håller på att utvecklas.

Avsnitt 4.3.4 Kapacitetsförutsättningar

Avsnitt 4.3.4.3 Kapacitetsrestriktioner

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Bör förtydligas huruvida "Kapacitetsplanen" är tänkt som en vägledning för att beskriva planeringsförutsättningarna eller om det är ett styrande dokument med planeringsförutsättningar som måste beaktas av alla involverade parter.

Trafikverkets kommentar

Kapacitetsplanen är ett styrande dokument som Trafikverket tar fram vid kapacitetsbegränsningar med stor trafikpåverkan.

Avsnitt 4.3.4.4 Behov av tjänster på driftsplatser

YTTRANDE FRÅN STRUKTON RAIL AB

Det vore önskvärt att även underhållsarbeten kom med som ett prioriteringskriterium vid ansökan om uppställningsspår enligt Kap 4, avsnitt 4.3.4.4.

Vi som underhållentreprenörer har i vissa lägen svårt med långtidsuppställningar i anslutning till underhållskontrakten. I underhållsavtalen borde uppställningsspår finnas dedikerade och att den aktuella entreprenören prioriteras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket håller med om att det är en rimlig synpunkt att underhållsarbeten på något sätt bör hanteras på ett jämförbart sätt som andra tillträdestjänster i prioriteringsprocessen. Trafikverket tar med sig frågan i det fortsatta utvecklingsarbetet.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Green Cargo uppmärksammar att uppställning kopplat till tågläge eller tilläggstjänst kommer att prioriteras före enbart uppställning, som beviljas villkorat. Vid denna situation bör järnvägsföretag erbjudas en alternativ plats för enbart uppställning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar till sig synpunkten och funderar hur detta rent praktiskt ska gå till väga.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

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 uppställningsspåren under lördagsdygnet, vilket inte på något vis skulle förbättras med tillämpning av denna nya begränsning.

Trafikverkets kommentar

Spår för uppställning är i första hand till för fordon som används i regelbunden trafik. Trafikverket investerar och bygger spår för uppställning för att få rådighet i fordons tillträde till sidospår för uppställning. Vid konflikt kommer en prioritering att göras vid tilldelning av denna kapacitet.

Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Saknar information om hur synpunkter på förslaget till tågplan besvaras. Hur hanteras synpunkter?

Trångsektorsplaner, det finns inga i bilaga 4D?

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i tidigare utgåvor av JNB inte presenterat hur synpunkter på förslaget besvaras. För er information så besvaras synpunkter på tågläget via Ansökan om Kapacitet, uppställning via mejl och banarbeten via Excel fil. Trafikverket har i dagsläget inte för avsikt att beskriva detta i JNB. Trångsektorsplanerna för Stockholm, Malmö och Göteborg har tagits bort i JNB 2020.

Avsnitt 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Skrivningen gör tydligt att grundregeln fortfarande är att tåg i tid har företräde till sitt tågläge men att det finns öppningar för att göra undantag från den regeln. Det kan uppfattas som för defensivt utifrån branschens tuffa punktlighetsmål och saknas därför en tydligare skrivning av att den totala punktlighetspåverkan på systemet är det centrala för vilket tåg som ska ges prioritet i operativ konfliktsituation.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar till sig synpunkten och funderar på en eventuell tydligare skrivning.

Kapitel 5 - Tjänster

Avsnitt 5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Även för förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om tågläge. Se figur 5.1, tågläge alternativ B.

Gäller detta även för växlingsrörelser mellan driftplatsdelarna i Göteborg enligt bilaga 4D (se nedan). Hur kommer då detta praktiskt att hanteras?

3.5.1 Sträckorna inom Göteborg Trafikplatsen Göteborg består av driftplatsdelarna Partille, Sävedalen, Göteborg Sävenäs, Olskroken, Göteborgs central, Gubbero, Almedal, Göteborg Marieholm, Göteborg Kville, Pölsebo samt Göteborg Skandiahammen. Dessutom ingår driftplatsdelarna Sävenäs rangerbangård och Göteborg norra som styrs från egna ställverk.

Trafikverkets kommentar

Under de omfattande arbetena i Göteborgsområdet krävs, under vissa tider på dygnet, att trafiken snabbas upp. Detta kan till exempel göras genom att framföra tåg istället för växling, eftersom den högre hastigheten ökar kapaciteten mellan och på de olika driftplatsdelarna. En arbetsgrupp (TRV/JF) arbetar aktivt med att skapa de gemensamma riktlinjer som krävs för en smidig trafikering.

Avsnitt 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Kap 5, avsnitt 5.3.1.4 Spår för långtidsuppställning

Green Cargo anser att långtidsuppställning behövs även om det inte är på spår med låg underhållsnivå. Spår som ingår i bilaga 3A bör således även innefatta långtidsuppställning. Om alla spår med låg underhållsnivå försvinner, var ska man då ha långtidsuppställning? Tjänsten fokuserar nu på vissa typer av spår, inte själva behovet av tjänsten. Tjänsten saknar tydligt regelverk kring hur länge vagnar ska stå uppställda för att anses vara långtidsuppställda samt hur vagnar kan/får hämtas ut.

Trafikverkets kommentar

Det finns inget krav på en infrastrukturförvaltare/tjänsteleverantör att erbjuda tjänsten spår för långtidsuppställning. Trafikverkets hållning är att kunna erbjuda tjänsten på de spår som inte används i aktivt transportarbete, för att därigenom kunna bidra till samhällsnyttan. Att erbjuda samtliga spår i bilaga 3A för långtidsuppställning skulle begränsa möjligheterna till en effektiv järnvägsdrift.

Trafikverket ska tillse att tjänsten spår för uppställning finns tillgänglig för fordon som är omloppsnära och har en direkt koppling till tjänsten tågläge. Vid vissa tillfällen kan spåren även behöva användas på kort sikt vid operativ trafikledning, som avlastning vid större trafikpåverkande naturhändelser och infrafel.

Trafikverket arbetar med införandet av EU-kommissionens genomförandeförordning 2017/2177, som i skäl (18) anger: För att på bästa sätt utnyttja befintliga anläggningar bör driften av anläggningar som inte har varit i bruk under minst två år utannonseras för leasing eller uthyrning om ett järnvägsföretag uttrycker intresse för att använda en sådan anläggning på grundval av påvisade behov. Trafikverket ska utreda om detta även kan omfatta spår som under två år inte nyttjats för den tjänst som den är avsedd för.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Kap 5, avsnitt 5.3.1.4 Spår för långtidsuppställning

Information om av TrV tillhandahållen nivå för snöröjning saknas. Referens till 5.3.1.2, avsnitt

Tillträde till lastplats, där det tydligt framgår.

Vidare har det uppfattats som oklart inom Trafikverket vilket ansvar som finns avseende t.ex. slyröjning på uppställningsspår.



YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Kap 5, avsnitt 5.3.1.4 Spår för långtidsuppställning

Information om av TrV tillhandahållen nivå för snöröjning saknas. Referens till 5.3.1.2, avsnitt **Tillträde till lastplats**, där det tydligt framgår.

Vidare har det uppfattats som oklart inom Trafikverket vilket ansvar som finns avseende t.ex. slyröjning på uppställningsspår.

Trafikverkets kommentar

Den infrastruktur där Trafikverket erbjuder tjänster ska vara möjlig att använda för avsett ändamål enligt tecknat trafikeringssavtal. Detta beskrivs i JNB avsnitt 7.3.1.

Att snöröjning nämns i beskrivningen av tjänsten tillträde till lastplats har att göra med att ansvaret är tudelat; Trafikverket röjer snö från spår, växlar och övergångar medan den som använder tjänsten ansvarar för snöröjning och sandning på lastytan och i vissa fall även på tillfartsvägar till lastytan.

Avsnitt 5.3.2 Tillgång till tjänster vid anläggningar enl. avsnitt 5.3.1

YTTRANDE FRÅN SJ AB

5.3.2.1 Tågbildningstjänster

Efterlyser en bättre beskrivning vad som erbjuds vid beställning av tjänsten tågbildning (dvs. Ställverkets tjänster).

Trafikverkets kommentar

Vi antar att det är tågbildningstjänsten på trafikplats Hagalund som här åsyftas. Där är ISS Facility Services Sverige AB tjänsteleverantör och erbjuder tågbildningstjänster inom trafikplatsen. Vi ber att få hänvisa till dem.

Avsnitt 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

5.4.3 Tjänster som gäller Specialtransporter och farligt gods

Det finns ingen beskrivning för Trafikverkets process när transporttillstånd ska levereras tillsammans med anpassad tidtabell. Det finns ingen process för hur operativa och tillfälliga transporttillstånd ska ansökas eller hanteras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar till sig synpunkten i det pågående arbetet med att beskriva processen för transporttillstånd som levereras tillsammans med körplan. I dagsläget finns tyvärr ingen tidplan för arbetet.

Det stödsystem som finns för ansökan om villkor och tillstånd för specialtransporter används även inom driftdygnet. Vid ansökningar inom driftdygnet men utanför kontorstid, måste dock nationell

operativ ledare kontaktas. Trafikverket har en rutin för vår hantering av tillfälliga transport-tillstånd och den används vid avvikelser när en redan beviljad transport måste köras en annan väg.

Avsnitt 5.4.4 Andra tilläggstjänster

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Trafikverket erbjuder inte andra tilläggstjänster.

SJ ser dock ett ökande behov av 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.

Trafikverkets kommentar

Synpunkten rör inte direkt texten i JNB, men Trafikverket tar till sig synpunkten och för den vidare till det forum där den hör hemma.

Avsnitt 5.5.2 Tillhandahållande av extra information

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikinformation

Det bör framgå i avtal att Trafikverket så som trafikledande och trafikinformationsproducent för Järnvägsföretagens tåg ska stödja Järnvägsföretagens möjligheter att uppfylla skyldigheter ibland annat Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Trafikverkets kommentar

Tack för er synpunkt. När det gäller tjänsten som beskrivs i JNB avsnitt 5.5.2.2 så arbetar Trafikverket aktivt med att utveckla en portal för att på ett samlat och enkelt sätt kunna leverera information till sökanden.

Kapitel 6 – Avgifter

YTTRANDE FRÅN CARGO NET AS

Generelt

Avgiftene for fremføring av tog i og gjennom Sverige opplever vi som høye. Dette i seg selv svekker konkurrenceevnen mot veg. I høringsutkastet legges det opp til en vesentlig økning på deler av strekninger i Sverige. Dette vil forverre vår konkurrenceevne i transportmarkedet.



Trafikverkets kommentar

De banavgifter som tas ut ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av trafiken. De ska också generera de intäkter som krävs för att Trafikverket ska kunna vidmakthålla infrastrukturen på den nivå som är fastställd i nationell plan för transportsystemet.

Jämförelser mellan olika infrastrukturförvaltares banavgifter brukar visa att Trafikverkets banavgifter är måttliga i ett europeiskt perspektiv.

På de sträckor där tåglägesavgiften har Basnivå eller Mellannivå sker förvisso betydande höjningar i relativa termer, men utifrån ganska låga nominella nivåer. Enligt Trafikverkets beräkningar ökar avgifterna för godståg generellt sett med cirka 6 procent (tabell 17 i Trafikverkets effektanalys), och transportarbetet beräknas minska med 0,5 procent som en följd av det (tabell 19 i Trafikverkets effektanalys).

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Emissionsavgifterna för dieselfordon kommer att tas bort vilket är positivt med tanke på att banavgifterna höjs. Tyvärr minskar också detta incitament generellt till att välja icke el-fordon som har en högre miljöstandard genom att alla fordon får samma prissättning. Jönköpings Länsstrafik kommer och fortsätta att ha miljöarbetet i fokus och från T19 kommer köra med en 20 % inblandning av fossilfritt drivmedel. Målsättningen är att 2025 köra helt fossilfritt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket upphör med att ta ut emissionsavgiften för dieseldriven tågtrafik efter en samlad bedömning av de förutsättningar som regelverket ger för denna avgift. Det handlar bland annat om den statsrättsliga distinktionen mellan skatt och avgift och om den skattebefrielse som gäller förbrukning av diesel i tåg eller annat spårbundet färdmedel enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper

YTTRANDE FRÅN LUOSSAVAARA-KIRUNAVAARA AB, LKAB

I samrådsutgåvan av JNB 2020 föreslås att "För tilldelad kapacitet som inte används och som heller inte har avbokats eller ställts in akut, gäller att samma avgifter ska betalas som om kapaciteten hade använts". LKAB utgår från att detta inte innefattar spåravgiften.

Trafikverkets kommentar

Enligt 7 kap. 7§ järnvägslagen får infrastrukturförvaltaren ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats. Trafikverket har utformat avgiftsincitament i form av bokningsavgifter och kvalitetsavgifter som gör att järnvägsföretaget endast behöver betala delar av tåglägesavgiften förutsatt att tågläge avbokas eller tåg ställs in akut. Om dessa möjligheter inte nyttjas av järnvägsföretaget har Trafikverket varken skäl eller praktiska möjligheter att utgå från annat än att tilldelad kapacitet har nyttjats. Därmed kommer de avgifter som följer av nyttjandet att faktureras, inklusive spåravgift.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

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

Trafikverkets kommentar

Se svar på synpunkten från LKAB om spåravgiften och avbokning och akut inställelse.

Avsnitt 6.2 Avgiftssystem

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

6.2 Spåravgift godstrafik, uppdelningen i STAX klasser där STAX från 18 upp till 25 ton ger samma avgift ger inget incitament att utveckla fordon med lägre STAX och därmed mindre slitage på banan.

Trafikverkets kommentar

Gränserna mellan olika nivåer för spåravgiften är schablonmässigt satta för att grovt fånga de samband som råder mellan högre axellast och direkta kostnader för underhåll på grund av slitage. Det innebär med nödvändighet vissa förenklingar.

Godstransporter uppvisar en stor variation, mellan cirka 5 ton och 30 ton i genomsnittlig axellast. Det är möjligt att införa flera intervall för att bättre spegla variationen, men Trafikverket har hittills valt att begränsa sig till fyra intervall.

Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Att spåravgiften i T-20 beräknas efter medelaxel-last är något Green Cargo AB ser positivt på, då det på ett bättre sätt speglar det slitage som transporten ger upphov till. Green Cargo AB ifrågasätter däremot den indelning av STAX-klasser samt de kraftiga prisökningar som presenteras, något som gör att spåravgiften för Green Cargo AB ökar med 10,36%. Det gör att godstrafiken ånyo får stå för de stora avgiftshöjningarna i T-20 medan persontrafiken endast är med och betalar en liten del av den totala avgiftshöjningen. Vi anser istället att avgiftshöjningen ska förläggas på tåglägesavgiften för att på så sätt skapa incitament att köra tunga och få tåg, istället för halvfulla och många tåg. Med den modellen skulle kapacitet på spåren frigöras.

Trafikverkets kommentar

Det är korrekt att höjningen för godstrafik är större än för persontrafik. Den totala höjningen för godstrafik är generellt sett cirka 6 procent (tabell 17 i Trafikverkets effektanalys). För persontåg är den beräknade ökningen generellt sett 4 procent per tågkilometer (tabell 7 i Trafikverkets effektanalys).

Godstrafikens kostnadstäckningsgrad av de direkta kostnaderna uppgår till ca. 70 procent (tabell 26 i Trafikverkets effektanalys) samtidigt som den är avsevärt högre för persontrafiken. Trafikverket fullföljer därför sin aviserade plan att anpassa godstågens avgifter till den miniminivå som lagen stadgar.



Som framgår av JNB avsnitt 6.1 om avgiftsprinciper eftersträvar Trafikverket att en försvarlig andel av de kostnader som tågtrafiken ger upphov till ska tas ut i enheten tågakilometer.

YTTRANDE FRÅN LUOSSAVAARA-KIRUNAVAARA AB, LKAB

Det förslag som föreligger innebär att spåravgiften för LKAB ökar med drygt 10%. Vi noterar återigen att godstrafiken får bära kraftiga avgiftsökningar medan spåravgiften för persontrafiken föreslås vara oförändrad. Under perioden 2010-2018 har ökningen av spåravgifter för LKAB varit 223% med en genomsnittlig årlig ökning på 14,5%. Det är inte hållbart att denna utveckling av kraftigt höjda spåravgifter ska fortsätta.

Trafikverkets kommentar

Se Trafikverkets svar på Green Cargos fråga ovan.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Real Rail Sweden AB är mycket bekymrade över den föreslagna höjda spåravgiften för godstrafik på 11 %. Vi har ingen möjlighet att kompensera oss för höjda banavgifter genom att höja priset mot våra transportköpare. Höjer vi våra transportpriser så tappar vi marknadsandelar, då våra transportköpare i större utsträckning kommer köpa vägtransporter i stället och då företrädesvis av billigare utländska biltransportörer. Kombitrafik på järnväg konkurrerar direkt med lastbilar på väg. Om spåravgiften höjs med 11 % samtidigt som det sker andra avgiftshöjningar i JNB 2019 kommer vi på sikt nödgas minska tågantalet genom i hopslagning av befintliga volymer och tåg.

Trafikverkets kommentar

Se Trafikverkets svar på synpunkter från Green Cargo och LKAB ovan.

För segmentet kombitåg inom godstrafiken beräknas höjningen generellt bli 6 procent (tabell 17 i Trafikverkets effektanalys). Transportarbetet för kombisegmentet beräknas minska 0,6 procent (tabell 19 i Trafikverkets effektanalys).

YTRANDE FRÅN SJ AB

Spåravgift

Spåravgiften för tjänstetåg

Medelaxellast

> 10 ton ≤ 17 ton

> 17 ton ≤ 25 ton

Spåravgiften för persontrafik

Medelaxellast

≤ 17 ton

>17 ton

Vad är det som ligger till grund för Trafikverkets medelaxellast på 17 ton för persontrafik och tjänstetåg, dvs. vad är anledningen till att det är just 17 ton som ligger till grund för differentiering av spåravgiften?

Trafikverkets kommentar

Syftet med differentieringen av spåravgiften är att tåg med höga genomsnittliga axellaster får betala något mer än sådana med lägre lastvikt. Det är vetenskapligt belagt att sådana tåg ger högre direkta underhållskostnader på grund av slitage.

Trafikverket delar in spåravgiften i ett fåtal diskreta nivåer av administrativa enkelhetsskäl. För godståg varierar medelaxellasten mer än för persontåg. Därför är antalet nivåer för godstrafik fler än för persontrafik. Vi har hittills valt att tillämpa samma spåravgifter för tjänstetåg som för godståg.

Det är tänkbart att fler nivåer på sikt kommer att införas för att bättre spegla variationerna, men för närvarande har Trafikverket begränsat antalet nivåer till två för persontåg. Gränsen är satt så att persontågen med högst axellast ska omfattas av den högre nivån.

Avsnitt 6.3.1.2 Tåglägesavgift

YTTRANDE FRÅN CARGO NET AS

Den endringen som det legges opp til på <<Tågläge Mellan>> (tågkilometer), vil utgjøre for CargoNets ca 16% kostnadsøkning målt mot 2019. Denne kostnadsøkningen vil være vanskelig å ta ut i markedet

Vi ber derfor TRV revurdere denne økningen.

Trafikverkets kommentar

Det stämmer att avgiften Tågläge Mellan höjs påtagligt. Skälet är att Trafikverket har ett intäktsmål att uppnå och att denna avgiftskomponent, vid sidan av spåravgiften, har befunnits vara den mest lämpliga att justera för att nå det målet.

Som framgår i JNB avsnitt 6.1 eftersträvar Trafikverket att en försvarlig andel av de kostnader som tågtrafiken ger upphov till ska tas ut i enheten tågkilometer. Förändringen är ett led i denna strävan. Trafikverkets bedömning är att detta leder till en bättre balans mellan tågslagen i fråga om fördelningen av direkta kostnaderna.

I Trafikverkets effektanalys för 2020 bedöms godståg i genomsnitt få avgiftshöjningar på cirka 6 procent (se tabell 17). De nya avgifterna bedöms innebära att godstågen i genomsnitt betalar cirka 70 procent av de kostnader som uppstår som en direkt följd av trafiken (se tabell 26). Vissa variationer finns mellan olika segment av godstrafiken, men inget segment betalar mer än vad som svarar mot de direkta kostnaderna. Det finns ingen möjlighet för Trafikverket att i avgiftssättningen ta hänsyn till enskilda företags marknadsmässiga förutsättningar, utan effektanalysen sker på segmentnivå.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo AB noterar att tåglägesavgiften endast höjs på Mellan- och Basnivån, något som drabbar godstrafiken i stor utsträckning. Vi ser istället gärna en höjning även på Högnivå-sträckor för att på så sätt skapa utrymme för mindre våldsamma höjningar av spåravgiften.

Trafikverkets kommentar

Se svar på Cargo Nets synpunkt ovan.

I tillägg vill Trafikverket framhålla att avgiften Tågläge Hög har höjts varje år sedan införandet av den differentierade tåglägesavgiften 2011. I en strävan att upprätthålla en balans mellan tågslagen och samtidigt närmare knyta avgifterna till underliggande kostnader, har Trafikverket bedömt att Mellan- och Basnivåerna är de lämpligaste att justera.

YTTRANDE FRÅN LUOSSAVAARA-KIRUNAVAARA AB, LKAB

Tåglägesavgiften föreslås höjas för medel- och basnivå samtidigt som den lämnas oförändrad för högnivå. Även denna förändring slår hårdast mot godstrafiken som framförallt trafikerar sträckor som är klassade som mellan- eller basnivå. LKAB föreslår att höjningen av tåglägesavgiften fördelas på samtliga sträckor.

Trafikverkets kommentar

Se svar på Cargo Nets och Green Cargos synpunkter ovan.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Den höjning av tåglägesavgiften på basnivå som görs till T20 på 245 % och på mellannivå på 41 % innebär också dessa en konkurrensnackdel som vi inte kan kompensera oss för gentemot våra kunder då vi i så fall förlorar dem.

Trafikverkets kommentar

Se svar på Cargo Nets och Green Cargos synpunkter ovan.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Trafikverket gör gällande att man avser att kraftigt höja delar av kostnadsmassan för att bedriva trafik på statens spåransläggning i och med föreslagna höjningar för tåglägesavgifter (mellan- och basnivå) från Tågplan 2020. De föreslagna höjningarna (om upp till ca 245% för tåglägesavgifterna jämfört med avgifterna i Tågplan 2019) skapar konkurrensnackdelar gentemot andra transportslag. Den undermåliga kvaliteten/statusen på statens spåransläggning behöver tas i beaktande vid så pass signifikanta kostnadsökningar, inte minst då anläggningens undermåliga status leder till stora kvalitetsbristkostnader för oss järnvägsföretag. Transdev Sverige AB yrkar därför på en frysning av avgifterna i enlighet med nivåerna i Tågplan 2019.

Trafikverkets kommentar

Se svar på Cargo Nets och Green Cargos synpunkter ovan!

Banavgifterna används för att finansiera drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket har i fastställd nationell plan för transportinfrastrukturen räknat med att banavgifterna ska inbringa vissa intäkter. Om dessa skulle utebli minskar utrymmet för att vidmakthålla infrastrukturen. Därför är det angeläget att avgifterna sätts så att de i planen beräknade intäkterna kan inbringas.



YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

6.3.1.2 Tåglägesavgift

I JNB 2020 avser Trafikverket att radikalt höja tåglägesavgifterna för banor som ligger på bas-nivå från 0.55kr/km till 1.90kr/ km och medel-nivån från 2.40kr/km till 3.40 kr/km. Bas-nivå banorna i Jönköpings län har under den senaste tiden haft problem med både omkullblåsta träd som fallit över järnvägen men även infrastruktur som inte är underhållen för att klarar av högre temperaturer. Den höjda avgiften har inte heller som mål att öka investeringarna i banan så att standarden förbättras.

Trafikverkets kommentar

De höjningar som JLT beskriver för Tågläge Bas och Mellan är korrekta. Den totala banavgiften beräknas dock öka med cirka 7 procent generellt för segmentet Regional tåg (se Trafikverkets effektanalys tabell 7.).

Avgiftsförändringen är ett led i Trafikverkets strävan att bättre anpassa avgifterna till de kostnader som trafiken ger upphov till. De nya avgifterna för Tågläge Bas och Mellan förblir påtagligt lägre än Hög-nivån. Nivån för Tågläge Hög har justerats varje år sedan 2011.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK (KLT)

Höjningarna av tåglägesavgiften på basnivå från 0,55 kr 2019 till 1,90 kr 2020 och höjningen av tåglägesavgiften för mellannivå från 2,40 kr 2019 till 3,40 kr 2020 är mycket höga och det kommer att öka våra kostnader betydligt för att köra vår trafik.

Tyvärr kommer inte dessa avgifter oss till godo för förbättringar av infrastrukturen på de sträckor vi trafikera. utan det går in till Trafikverket i en samlad pott.

Vid en sådan här hög höjning bör höjning gå tillbaka till förbättringar på sträckorna som trafikeras med basnivå och mellannivå, dessa sträckor är ofta i stort behov av åtgärder eftersom underhållet är eftersatt.

Trafikverkets kommentar

Se svar på JLT:s synpunkter ovan.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET)

Tåglägesavgifterna Bas och Mellan föreslås höjas. Vi anser att höjningen av tåglägesavgifterna är orimlig då fortfarande inga större förbättringar i infrastrukturen har genomförts. Det blir därmed omöjligt att genom ökad produktivitet kompensera för de ökade kostnaderna, tvärtom riskerar förändringarna enligt beskrivningarna ovan leda till försämrade trafikekonomi.

Trafikverkets kommentar

Se svar på JLT:s synpunkter ovan.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

6.3.1.3 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Vi konstaterar att passageavgifterna är kvar för persontrafik men slopas för godstrafik. Det stärker ännu mer intrycket av att avgiften är en extra straffskatt på kollektivtrafik på spår. Kollektivtrafiken

går när transportbehovet motiverar det och transportbehovet är som störst de tider då passageavgifter tas ut. Att flytta tågen till andra tidsperioder än dem där avgift tas ut är inte aktuellt eftersom tågen av nödvändighet måste gå när resenärerna behöver åka. Därmed har avgifterna ingen styrande effekt utan blir bara en extra pålaga som dessutom blir tämligen betydande eftersom antalet passager inom dessa områden av nödvändighet blir många.

Vi kan konstatera att motsvarande avgifter på väg, trängselskatt, undantar bussar med en totalvikt över 14 ton och att kollektivtrafiken på väg därmed är undantagen. Därför går det inte att låta bli att undra om avsikten med passageavgifterna är att styra över kollektivtrafiken från järnväg till landsväg.

Trafikverkets kommentar

Det är korrekt att passageavgiften slopas för godståg. En anledning är att en tidsstyrd avgift är svår att förena med den successiva planering som Trafikverket ämnar införa, och som väntas få en särskild betydelse för godståg. Med den successiva planeringen kommer den som söker tågläge endast att göra anspråk på vissa avtalspunkter, vilka för ett godståg i princip kan inskränka sig till start och målpunkt. Bedömningen är att detta förhållande är svårförenligt med passageavgiften om den sökande samtidigt ska kunna veta vad det kostar i förväg.

Som framgår i avsnitt 6.1 får Trafikverket ta ut högre avgifter än de direkta kostnader trafiken ger upphov till för att uppnå kostnadstäckning, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen. Passageavgiften är en sådan avgift.

Godståg står för en mycket liten del av de aktuella passagererna.

Avsnitt 6.3.1.3 Passageavgift

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Passageavgift

Passageavgiften kommer enbart att omfatta persontåg och tjänstetåg. Då passageavgiften i grunden var till för att få operatörer att välja annan tid för att undvika passageavgiften, så behövs ett förtydligande till varför godståg nu undantas.

Trafikverkets kommentar

Se svar på SLL:s synpunkter ovan.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET)

Vidare anser Sörmlands kollektivtrafikmyndighet att passageavgifter för persontrafiken är olämpliga. Trafiken har som primär uppgift är att stödja arbetskraftsförsörjningen i Mälardalen och det är omöjligt, och inte ens önskat, att styra bort den. Vi 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 fortsätter att hålla i helhetsperspektivet så att nationella, regionala och lokala mål ska kunna uppnås.

Trafikverkets kommentar

Se svar på SLL:s synpunkter ovan.

Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Ledtiden, d.v.s. transporttiden får marginellt skilja om transport sker på järnväg i jämförelse med landsvägsalternativet. Normalflödet för godstransporterna är att fjärrtransporten sker över natt medan distributionen sker tidig morgon på ankommande gods och sen eftermiddag på avgående gods. För att få kostnadseffektivitet i transportflödet används samma lastbärare som ankommer på morgonen åter till kvällens avgående. Kombitrafik på järnväg är uppbyggd på transport av lösa lastbärare, d.v.s. de lyfts av vagnen vid ankomst, varför vagn måste finnas vid avgång på kvällen från terminal. Vagnarna måste kunna ställas upp/parkeras till rimlig avgift i väntan på upplastning och avgång. Det är inte rimligt att vi skall betala 5,50 SEK per 100-tal spårmeter och timma. Detta snedvrider också konkurrensen i jämförelse med vägalternativet. En tillkommande avgift i startavgiften på ca 430 kr plus att kombitrafik på järnväg redan har en nodkostnad på ca 1000 kr/trailer, då denna forslas från kombiterminal till kundens terminal. Detta krävs inte vid vägtransport, då lastbilen går direkt terminal – terminal. Uppställningsavgift bör betalas, men ovan avgift är inte rimlig, då slitaget är marginellt högre i jämförelse med långtidsuppställning av vagnar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets avgifter för uppställning styrs av 7 kap 8 § järnvägslagen. Avgifternas syftar till att täcka vissa kostnader.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Olika avgifter tas ut baserat på geografisk placering. Hänsyn bör även tas till uppställningens kvalitet. Det är inte rimligt att uppställning i Tomtebodas på icke signalreglerade spår som inte har någon lokal tågklararfunktion har samma avgift som Stockholms C.

Det framgår inte hur ett spår där uppställning har avtalats kan avbokas, vilka avgifter som utgår eller vilka tidsmarginaler som krävs för avbokning. Gäller avsnitt 6.4.1. även för uppställning?

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Olika avgifter tas ut baserat på geografisk placering. Hänsyn bör även tas till uppställningens kvalitet. Det är inte rimligt att uppställning i Tomtebodas på icke signalreglerade spår som inte har någon lokal tågklararfunktion har samma avgift som Stockholms C.

Det framgår inte hur ett spår där uppställning har avtalats kan avbokas, vilka avgifter som utgår eller vilka tidsmarginaler som krävs för avbokning. Gäller avsnitt 6.4.1. även för uppställning?

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Gällande övriga avgifter konstaterar SLL att det tas ut olika avgifter för uppställning baserat på geografisk placering. Hänsyn bör även tas till uppställningens kvalitet. Det är inte rimligt att uppställning i Tomtebodas på icke signalreglerade spår, som inte har någon lokal tågklararfunktion, har samma avgift som Stockholms C.

Trafikverkets kommentar

Avgiften för uppställning i zon A speglar att det är hög efterfrågan kring Stockholm, Göteborg och Malmö i förhållande till i zon B.

Avsnitt 6.3.3.1 Tillhandahållande av el

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

I kapitlet beskrivs hur fakturering av drivström sker utifrån om järnvägsföretaget har Trafikverkets mätare, egen mätare eller ingen mätare. Det bör förtydligas vad som avses med "Trafikverkets mätare" då det även kan innefatta elmätare som accepteras av Trafikverket där denna har tidsupplösning och GPS, men som inte nödvändigtvis behöver ha tillhandahållits av Trafikverket. Det måste vara funktionaliteten på mätaren som är det centrala och inte vem som tillhandahållit densamma.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för synpunkten. Uppgifter om elmätare kommer att uppdateras i JNB. Uppdateringen omfattar även JNB 2019, och ingår i de samrådsunderlag om avvikelsemeddelande för JNB 2019 som samråds under perioden 23/11-11/12. Ändringsbeslutet för 2019 kommer också att påverka JNB 2020.

Avsnitt 6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Transporter som enligt UIC och EN- normer ska framföras kodifierade ska inte belastas med avgifter för transportvillkor (9064kr/månad) på grund av att Trafikverket inte kodifierat färdigt banan. Det räcker med att JF nödgas till onödig administrativ hantering med transportvillkor.

Green Cargo anser inte att JF ska betala dubbla handläggningskostnader gällande hantering av specialtransporter. Spectra förändrade hanteringen av specialtransporter i syfte att underlätta villkors och tillståndshantering, detta bör speglas i avgifter till JF. JF debiteras för handläggning av villkor och tillstånd, därutöver tillkommer en kilometeravgift (infördes 2012-2013) för bevakning av de sträckor som finns med i villkoret. Green Cargo anser inte att avgiften för bevakning av sträckor speglar de kostnader Trafikverket har gällande detta.

Det finns ingen beskrivning gällande debitering av handläggning för transporttillstånd i den nya processen när tillstånd ska medfölja en anpassad tidtabell.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar med kodifiering inom ramen för projektet med längre och tyngre tåg. Trafikverket tar med sig övriga synpunkter i det fortsatta arbetet.

Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.4 Bokningsavgift

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

Trafikverkets kommentar

Kling fakturaspecifikation visar de tågs delsträckor som har blivit fakturerade avgifter. Det kan finnas delsträckor som inte blivit fakturerade avgifter och då finns inte dessa med i Kling fakturaspecifikation. Kling fakturaspecifikation är inte tänkt som ett uppföljningssystem för att se ett tågs tågföring utan Trafikverket rekommenderar IT-systemet Lupp för att hämta denna information.

Vill ett järnvägsföretag se om ett tåg har fakturerats t.ex. spåravgift trots att tåget inte har gått så finns det redan idag en möjlighet att hämta detaljdata för tågets spåravgift i Kling fakturaspecifikation. Järnvägsföretaget kan där kontrollera datamängderna kring inställelse, verklig ankomsttid och verklig avgångstid och därigenom dra slutsatsen att tåget ej har avbokats och inte heller har gått.

Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

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

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

Trafikverkets kommentar

Detta har tidigare diskuterats med kunder och branschorganisationer på järnväg. Trafikverket står fast vid att det inte är aktuellt att införa någon sådan avgift.

YTTRANDE FRÅN ARRIVA SVERIGE AB

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

I kapitel 6.5 "Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter", punkt 6.5.3 "Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal" står det att merförseningar på 3 minuter eller mer som uppkommer mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra ska anges med en orsakskod i Basun. I samma kapitel, punkt 6.5.6 "Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning" underpunkt 6.5.6.1

”Merförseningar” står det beskrivet att järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket om vi anser att Trafikverket angett en felaktig orsakskod för en merförsening, men detta gäller under förutsättning att merförseningen är 5 minuter eller mer. Vi har svårt att se logiken i att det orsakskodas från 3 minuters merförsening men vi kan bara ha synpunkter på merförseningar på 5 minuter eller mer. Är en kod felaktig och vi är överens med Trafikverket om detta är det ointressant om det är på merförsening på 3 minuter eller på 5 minuter, det viktiga är trots allt att orsakskoden är korrekt och att vi, så långt det är möjligt, kan vara överens om kodningen.

I samband med detta är det vår åsikt att det är hög tid att ändra processen för hantera bedömningen av orsakskodningen enligt tabell 6.24 som finns beskriven i 6.5.6.1:

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0–3	Trafikverket granskar alla orsakskoder, och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan begära en förnyad bedömning, men Trafikverket kan fortfarande ändra den inrapporterade koden.
4–6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet ”Här och Nu” och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden.
7–9	Trafikverket analyserar begäran om förnyad bedömning och beslutar om tillstyrkan eller avslag. Dag 9 läses koden och ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning.

Tabell 6.24

Istället för att låsa processen i fasta processteg på sätt som beskrivs ovan bör den istället ändras för att med större transparens och med en löpande dialog mellan Trafikverket och järnvägsföretaget snabbare få en korrekt orsakskodning, alternativt om det tidigt kan konstateras att överenskommelse ej kan nås, att frågan då kan lyftas organisatoriskt om det är av signifikant betydelse.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket avser undersöka om det är möjligt och rimligt att även överpröva och justera orsakskoder på 3-minutersnivån.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

Nedan skrivningar upplevs som motsättningar. Vilken av dem ska gälla?

6.5.1.2 Kvalitetsavgift för merförseningar, enkelriktad modell

Trafikverket betalar som ett komplement till modellen i övrigt (se ovan) en kvalitetsavgift vid större avvikelser för persontrafik och godstrafik med orsakskod driftledning och infrastruktur

Persontrafik (30–59 merförseningsminuter) 6 000 kr per tillfälle

Persontrafik (60 merförseningsminuter eller mer) 20 000 kr per tillfälle

6.5.2.2 Merförseningar, enkelriktad modell

Utöver den modell som beskrivs ovan ska Trafikverket betala en kompletterande kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket ansvarar för enligt nedan:

- persontrafik: 60 merförseningsminuter eller mer



Trafikverkets kommentar

Tack för att detta noterades. Det är ett fel som ska korrigeras. Det är skrivningen under 6.5.1.2 som gäller.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

6.5 Verksamhetsstyrning med Kvalitetsavgifter

Kapitel 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell samt 6.5.3 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringssavta

Trafikverket definierar vad som avses med "orsaka avvikelse" i det första stycket i kapitel 6.5.2.1; "Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter, som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.". Vidare anges i kapitel 6.5.3 att "För merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i systemet Basun) senast under tredje dagen efter det datum då tågsläget påbörjades."

Trots ovanstående skrivningar förekommer det i dagsläget frekvent att kvalitetsavgifter utgår då ett tåg blir mindre än endera tre eller fem minuter försenat mellan två mätpunkter under färd, och där Trafikverket genom operativa beslut senare under tågets färd väljer att nedprioritera tåget. Vi kan inte se att det finns stöd att härleda det operativa beslutet i det beskrivna fallet till den mindre försening som uppstod initialt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket känner inte till detta och kommer därför att undersöka om detta stämmer och isåfall vidta åtgärder.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik vill också uttala sin tydliga mening att Kvalitetsavgifterna inom JNB avser kompensation för orsakade kvalitetsbrister i leverans och good-will ersättning och intet på något sätt kan kopplas till de uppkomna kostnader som trafikföretagen har kring ersättningstrafik och ersättningsanspråk från resenärerna. Det är alltså inte en acceptabel lösning att Trafikverket gör avdrag för utbetalda kostnader i regressrätt mot ersättning som ska hanteras inom kvalitetavgiftssystemet.

Trafikverkets kommentar

Detta är reglerat i nya Järnvägstrafiklagen (2018:181). En fråga som Trafikverket inte kan ändra.

Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter

Avsnitt 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter för merförseningar, dubbelriktad modell

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	75 kr per merförseningsminut
Jämvägsföretag (med undantag för koderna JDE 50-64)	75 kr per merförseningsminut

Tabell 6.20

Green Cargo (även Branschföreningen Tågoperatörerna) och Trafikverket har sedan år 2016 varit överens om att koden JDE ska tas bort och ersättas med andra koder som skapar ett värde avseende kvalitetsarbete. Slopningen av JDE dröjde dock eftersom Trafikverket och branschen ville se över orsakskodlistan. Under tiden detta skedde så sattes koden JDE till en avgift på 0 kr. Arbetet med att ta fram en ny orsakskodlista var klar år 2017, efter det har implementeringen dröjt p.g.a. interna motsättningar inom Trafikverket som vi har uppfattat det, oavsett om det stämmer eller inte så har Green Cargo (även Branschföreningen Tågoperatörerna) hela tiden varit redo för den nya orsakskodlistan.

Trafikverket och Branschföreningen Tågoperatörerna har ett gemensamt forum där vi diskuterar och bereder nya affärsregler innan de går ut på samråd i JNB. Att Trafikverket då på JNB-dagen presenterar att JDE ska avgiftsbeläggas utan att ha nämnt detta någonstans i förväg urholkar vårt samarbete i branschen. Intentionen med stärkt branschsamverkan får sig en törn.

Green Cargo vill nu att i JNB 2020 så ska koden JDE slopas och ersättas med nya koder som första alternativ, som andra alternativ så ska avgiften fortsatt sättas till 0 kr.

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

JDE koden, Branschföreningen Tågoperatörerna där Hector Rail ingår och Trafikverket har sedan år 2016 varit överens om att koden JDE ska tas bort och ersättas med andra koder som skapar ett värde i kvalitetsarbetet.

Slopningen av JDE dröjde dock eftersom Trafikverket och branschen ville se över orsakskodlistan. Under tiden detta skedde så sattes koden JDE till en avgift på **0 kr**.

Branschen har hela tiden varit redo för den nya orsakskodlistan som inte implementerats av Trafikverket.

Hector Rail anser, eniga med branschen att koden JDE slopas och ersättas med nya koder, fram till detta är gjort ska avgiften fortsatt sättas till 0 kr enligt den tidigare överenskommelsen mellan Trafikverket och branschen.



Trafikverkets kommentar

Trafikverket bibehåller koden JDE som kostnadsneutral även under 2020. Trafikverket bjuder in till dialog för att ta fram en plan för förändringar i orsakskodlistan.

YTTRANDE FRÅN LUOSSAVAARA-KIRUNAVAARA AB, LKAB

- I JNB 2019 var orsakskoden JDE (Järnvägsföretagsorsak-Sent från depå) undantagen.
- I samrådsutgåvan för JNB 2020 har detta ändrats till att undantaget endast omfattar koderna JDE 50-64.

LKABs malmtåg går i omlopp med korta terminaltider för lossning/lastning. Ett sent inkommande tåg till depå får ofta följdverkningar som innebär att vagnsättet inte hinner lastas/lossas för att (retur)tåget ska kunna gå enligt tidtabell. Rotorsaken till många sena tåg från depå är kopplade till sent inkommande tåg och inte till hanteringen vid terminal/depå. Merparten av LKABs tåg går i gränsöverskridande trafik vilket innebär att störningar på såväl svensk som norsk infrastruktur (sent från utland) påverkar ankomsttid till depå vilket i sin tur inverkar på avgående tåg i samma omlopp.

- Den föreslagna förändringen av kap 6.5.1.1 medför att många sena malmtåg från depå kan komma att debiteras kvalitetsavgifter som LKAB varken kan förhindra eller förebygga. En förändring, enligt den föreslagna, medför inget ökat incitament för LKAB till att förbättra punktligheten för många av de tåg som redan är sena i sina omlopp. *”Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet”*, enligt 7 kap. 5 a § järnvägslagen.
- LKABs farhågor är att för många malmtåg kommer det uppstå oklarheter om orsakskoden skall vara JDE, FOI (Följdorsak-Omlopp/Inväntan) eller OUT (Sent från utland).
- Branschföreningen Tågoperatörerna och Trafikverket har tidigare varit överens om att JDE-koden ska ersättas av andra koder som skapar ett incitament att utveckla kvalitén

Mot bakgrund av ovanstående vill LKAB, å det bestämdaste, avråda från att införa den föreslagna förändringen i kap 6.5.1.1. Vårt förslag är att i JNB 2020 tas JDE koden bort och ersätts av andra koder. Om detta inte är möjligt föreslås att skrivningen från JNB 2019 fortsätter att gälla.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bibehåller koden JDE som kostnadsneutral även under 2020. Trafikverket bjuder in till dialog för att ta fram en plan för förändringar i orsakskodlistan.

Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

YTTRANDE FRÅN ARRIVA SVERIGE AB

I samband med detta är det vår åsikt att det är hög tid att ändra processen för hantera bedömningen av orsakskodningen enligt tabell 6.24 som finns beskriven i 6.5.6.1:

"Tabell 6.24"

Istället för att låsa processen i fasta processteg på sätt som beskrivs ovan bör den istället ändras för att med större transparens och med en löpande dialog mellan Trafikverket och järnvägsföretaget snabbare få en korrekt orsakskodning, alternativt om det tidigt kan konstateras att överenskommelse ej kan nås, att frågan då kan lyftas organisatoriskt om det är av signifikant betydelse.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit emot synpunkten och kommer att utreda detta.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Trafikverket har med sin process för bestridande av orsakskoder kopplat till merförseningar skapat en hantering som, i vår mening, skapar en orimlig administrativ börda för oss som järnvägsföretag, inte minst för oss mindre aktörer. Processen bygger på att det står Trafikverket fritt att fram till och med den tredje dagen efter att ett tågläge påbörjats ange vad Trafikverket menar är orsaken till en merförsening. Först därefter har vi som järnvägsföretag rätt att inkomma med eventuella bestridande mellan dag fyra och sex efter det att tågläget påbörjats. I praktiken innebär det att vi som järnvägsföretag kontinuerligt behöver kontrollera om den orsak Trafikverket angivit vid merförseningar delas av oss som järnvägsföretag. Den nödvändiga kontinuiteten, som vi ser det, är att vi i det närmaste behöver göra en kontroll varje dag på året för att inte passera det givna tidsutrymmet för bestridande som anges i processen.

En möjlig processanpassning, som vi förordar, är att låta oss järnvägsföretag bestrida den orsakskod som Trafikverket angivit från första början, vilket i regel är under dag 0, och inte invänta eventuella justeringar som kan ske fram till och med dag 3 efter att tågläget påbörjades. Vidare menar vi att en annan anpassning av processen är att de tre dagar vi som järnvägsföretag har på oss att bestrida är arbetsdagar och inte kalenderdagar, då vi annars måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger. Vi förstår inte heller varför det inte finns en öppning att järnvägsföretaget kan endera begära överprövning av Trafikverkets "slutgiltiga" beslut eller att Trafikverket kan be om kompletterande information om så krävs för att kunna fatta beslut om tillstyrkan eller avslag på järnvägsföretagets begäran. storhelger.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar emot synpunkten och kommer att utreda detta. När det gäller möjlighet att överpröva Trafikverkets "slutliga" beslut enligt processen för begäran om förnyad bedömning så finns möjlighet att lyfta detta till Samrådsorganet enligt Trafikeringsavtalet.

Kapitel 7 - Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 7.5.7 Begäran om röjning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

kapitel 7.5.7, begäran om röjning, kap 7.5.8, Resurser vid röjning samt 7.5.9, ersättning vid röjning SJ anser att det är otydligt skrivet vilket leder till tolkningar om vem som har vilket ansvar. Som exempel står det i kap 7.5.8 "Vid röjning ska Trafikverkets avtalsparter, på Trafikverkets begäran, ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller någon annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalsparter jämte berörd personal.

Trafikföretaget är skyldigt att ställa fordon och förarpersonal till TrV förfogande "... under förutsättning att ... med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalsparter..."

Detta leder direkt till frågan "Vem beaktar behörigheten?"

Trafikverkets kommentar

Med "beakta" avses, avtalet är ömsesidigt och det ställer krav på att bägge avtalsparterna ska tillse att de har behörig och utsedd funktion med personal som kan hantera arbetsområdet röjning

Bilaga 2 A – Uppgifter före tågs avgång

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång, sid 3: Tabellen bör kompletteras med motorvagnstyperna ER1 och ER2

Trafikverkets kommentar

Tackar för synpunkten och tar med oss detta inför kommande uppdateringar..

Bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

YTTRANDE FRÅN SJ AB

2 Säkerhetszon

"Säkerhetszonen sträcker sig minst 2,20 meter ut från närmaste räil. Ingen får vistas i säkerhetszonen 10 sekunder innan ett spårfordon passerar." Med den här skrivningen kan JF inte utföra i stort sett någonting på bangårdarna. Det bör stå att det finns undantag på till exempel servicebangårdar.

Trafikverkets kommentar

Texten kommer inte att ändras.

Bilaga 2 C – Föreskrifter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

1. Rubriken bör ändras från Föreskrifter till Bestämmelser. Motiv: Termen föreskrift avser bindande regler i lagstiftningen (lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter). Den termen bör inte användas för de av Trafikverkets dokument som innehåller bestämmelser som också ska gälla för järnvägsföretagen. Rubriken för JNB pkt 2.4.1 bör ändras till Föreskrifter och bestämmelser. Följdändring behöver göras i JNB på sidan II, V, 3 (pkt 1.7), 11 (pkt 2.4.1 andra stycket), 87 (pkt 7.3.2 tredje stycket).

Trafikverkets kommentar

Som svensk myndighet har vi av regeringen givits ett bemyndigande att besluta föreskrifter inom definierade områden. Ingen ändring kommer att ske.

2. Dokumentet TDOK 2016:0193 Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R uppfattas allmänt (vid Trafikverket Trafikledning, Trafikverket Underhåll samt järnvägsföretagen) som otydligt och i praktiken inte möjligt att följa. Arbeta pågår vid Trafikverket att ta fram ett nytt och användbart dokument. Det är inte rimligt att JNB som obligatoriskt gällande dokument tar upp ett dokument som ingen i praktiken respekterar.

Trafikverkets kommentar

Innan 2020 beräknas arbetet vara slutfört med revideringen av dokumentet.

Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Följande uppställningsspår saknas:

Kallhäll, spår 3 och 4

Nynäshamn, spår 1, 2 och 3

Uppsala, spår 2 och 3

Stockholm City, 3 spår av spår 1-4

Södertälje C, spårnummer och antal behöver uppdateras efter bangårdsombyggnad.

Älvsjö gods, spårlängder spår 54 och 55 har ändrats jämfört med vad som har tilldelats i T19. Kommer spåren att kortas av?

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Följande uppställningsspår saknas:

Kallhäll, spår 3 och 4

Nynäshamn, spår 1, 2 och 3

Uppsala, spår 2 och 3

Stockholm City, 3 spår av spår 1-4

Södertälje C, spårnummer och antal behöver uppdateras efter bangårdsombyggnad.

Älvsjö gods, spårlängder spår 54 och 55 har ändrats jämfört med vad som har tilldelats i T19.

Kommer spåren att kortas av?

Trafikverkets kommentar

Vi redovisar de spår som ingår i tjänsten uppställning. Önskemål om fler uppställningsspår i Kallhäll, Nynäshamn, Uppsala och Stockholm City hänvisar vi till annat forum.

Södertälje C beskrivs i bilaga 3A under fliken "Kommande ändringar". Vi hade missat att skriva hänvisning i kolumnen "Notering".

I Älvsjö presenterar vi samma spårlängder som i JNB 2019. Eventuellt har planering/kapacitetstilldelning andra spårlängder.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Fliken kommande förändringar bör rensas så att ändringar som redan skett inte är med som kommande, det finns ett flertal uppgifter med trafikstart datum 2017.

- Göteborg ska byggas om med trafikstart 1905-07-12
- Lidköping ska byggas om med trafikstart 1905-07-12
- Strömstad ska byggas om med trafikstart 1905-07-12

Storå förkortas Sr (inte Srt). Vad betyder det att nyttjanderätten till driftplats Storå är upplåten till annan oklar infrastrukturförvaltare?

Hagalund

Spåren 3-22 måste skiljas åt och definieras vilka spår som är Hgl och vilka som är So

Cst

Spår 13-15 är med som kapacitetsspår – innebär det att JF 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.

Älvsjö

Spår 46, 49 – 61 finns med men inget nämnt om avstängningen v 26 – 33 Spår 47 – 48 finns inte med.

Bil 3A, flik 7 (plattformar)

Flera trafikplatser har uppgift om mellanplattform men endast ett spår är angivet.

Det finnas platser där meteruppgifter inte stämmer med angivet spår eller att skydd/tak finns. Det finns några platser där ombyggnation har skett. Dessa uppgifter behöver uppdateras.

Trafikverkets kommentar

Datum för trafikstart i Göteborg, Lidköping och Strömstad är felskrivelser som kommer rättas till.

Signaturen för Storå rättas till. Infrastrukturförvaltaren är ännu inte bestämd.

Spårtillhörigheten presenteras enligt baninformationssystemet (BIS).

Spår 13-15 på Cst kan användas för uppställning efter sökt kapacitetstilldelning. Önskemål om fler uppställningsspår på Stockholm C och Norra Bantorget hänvisar vi till annat forum.

Angående Älvsjö, i bilaga 3A presenteras grundförutsättningarna. Hur detta påverkas av avstängningen v 26-33 redovisas i avsnittet om PSB.

Spår 47 och 48 ingår inte i tjänsten uppställning.

Angående flik 7 plattformar, vi arbetar ständigt för att ha alla uppgifter så uppdaterade som möjligt. Vi fortsätter att jobba med detta.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Utöver ovan vill vi påtala att stationerna Persborg, Rosengård och Östervärn saknas i JNB 2020. Vi noterar också att Perstorp anges som en station med två plattformar med resandeutbyte. Vi utgår då ifrån att vi kan planera med tågmöte mellan Pågatåg i Perstorp.

Trafikverkets kommentar

Persborg och Östervärn finns i bilaga 3A under fliken plattformar. Persborg står redovisad som Malmö Persborg. Rosengård saknas vilket kommer rättas till.

Perstorp har bara 1 plattform för resandeutbyte. Plattformen på spår 2 rensas bort ur bilaga 3A.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK AB

I bilaga 3a "framtida ändringar" står det att spår för nattuppställning ska byggas i Vänersborg som ska vara 170 meter. Vi tycker att detta är för snålt för två icke multipelkopplade fordon.

Trafikverkets kommentar

170 meter är den nya planerade längden. Synpunkter på detta hänvisas till annat forum.

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB M1 objekt 277106 Hdm-Avky

Spårbyte/Ballastrening

De delade tiderna V2038-2039 önskas att ni ändrar tiderna till nmTi-nmL 22:00-04:00

Trafikverkets kommentar

V2038-2039

M 22:40 – 04:10

Ti-F 22:00 – 04:10

Begränsningspunkterna för objektet Avesta-Krylbo ändrat till infsi 51 Avesta Krylbo.

PSB M4 objekt 279205

Då dessa arbeten utförs måste hela sträckan Stl-Kil-Sär vara öppen för omledningstrafik.

Trafikverkets kommentar

Omledningssträckor kommer finnas tillgängliga under arbetet.

PSB M5 objekt 280684

Då dessa arbeten utförs måste sträckan Blg-Avky-Fgc-Fv vara öppen för omledningstrafik.

Trafikverkets kommentar

Omledningssträckor kommer finnas tillgängliga under arbetet. PSB S1 Vilhelmsborg-Simrishamn
Trafikavbrott

Här vill vi fortsätta med den arbetsgrupp som startats upp inför avstängningen i T19. Vecka 2046
måndag kl. 00.00 – Vecka 2049 söndag kl. 24.00

Trafikverkets kommentar

Arbets sättet kommer att fortlöpa

PSB S2 (Flädie) – Arlov Trafikavbrott (Gäller även för PSB S3)

Stopp på Lommabanan. Krävs att inga arbeten planeras samtidigt på sträckan Mgb – Lu eller omvänt
(SSB). Vecka 2019 måndag kl. 00.00 – Vecka 2034 söndag kl. 23:00

Trafikverkets kommentar

Objektet kommer att avslutas redan Söndag kl:07:00 vecka 2034

Från Lördag kl:23:00-Söndag 07:00 kommer det att vara trafikavbrott även Lund-Malmö

PSB S4 Arlov – (Lund) Trafikavbrott

Stopp på SSB. Krävs att inga arbeten planeras samtidigt på Lommabanan Al – Kg eller omvänt. Vecka
2034 lördag kl. 23.00 – Vecka 2035 fredag kl. 05.00

Trafikverkets kommentar

Detta ses över redan nu och i samband med att PSB 2 ((Flädie) – Arlov) och PSB 3 ((Kävlinge) – Flädie)
avslutar sig så kommer PSB 4 att starta. Det kommer dock att vara en överlappning på ca 8 – 10
timmar då man har inkoppling av de nya spåren under NmS då det är stängt både mot Lund och
Kävlinge, men därefter kommer man att kunna trafikera Lommabanan.

[PSB S5 \(Åstorp\) – \(Teckomatorp\) Trafikavbrott](#)

Här måste tydliggöras möjligheterna för trafikeringen av Bih. Behöver/Måste hela sträckan vara avstängd hela perioden? Om vi kan använda oss av D-skydd står TrV för HTSM och D-skyddsman(Tsm på loket). Vecka 2005 måndag kl. 00:00 – Vecka 2018 söndag kl. 24:00

Trafikverkets kommentar

[Transport till och från Isover med diesellok skall vara möjlig.PSB S6 \(Helsingborg gbg\) – Teckomatorp Trafikavbrott](#)

Här måste säkerställas omledningsmöjligheter för den trafik som körs på Rååbanan. Vecka 2035 lördag kl. 01:30 – Vecka 2044 söndag kl. 24:00

Trafikverkets kommentar

Trafikverket säkerställer att omledningsmöjligheter finns under avstängningen.

[PSB V1 objekt 282410, 282422 Gro-Am](#)

En veckas trafikavbrott är en för lång avstängningsperiod. Den är inte acceptabel i förhållande till våra kunders trafik till/från Malmö, Helsingborg. Även kunden Södra Skogsägarna som har deras nav i Värö får en oacceptabel konsekvens av detta avbrott. Vi kan inte stänga ner produktionen i en vecka varför vi kräver att trafikavbrottets period minskas till en vecka. Under trafikavbrottet kommer vi att leda om trafik via den hårt trafikerade sträckan Nässjö-Falköping samt Varberg-Borås-Herrljunga. Därmed är det brådskande med upprustning av den känt usla banstandarden Varberg-Borås-Herrljunga. Godstågen måste också under detta trafikavbrott prioriteras i konstruktionen gentemot persontågen. Går det att justera V30 så att det blir enkelspårdrift?

Trafikverkets kommentar

Tiden är redan i dagsläget nedkortad. Vid det här tillfället kommer man arbeta med att baxa ihop spår, dra ny kontaktledning m.m. Det går dessvärre inte att ha en kortare tid eller lägga den till enkelspårdrift.

[PSB V2 objekt 277072, 279866 Or-Sel, V280019 Gsh-Gk](#)

V277072: Begränsningspunkterna är inte acceptabla eftersom man inte kan nå G från BJ-banan. Det vill säga att posttågen inte kan framgå med omledning. Trafikavbrottet måste korrigeras i begränsningspunkterna så att ett omlett posttåg kan framgå till/från G.

Trafikverkets kommentar

Arbetet är anpassat efter det område som behövs för att kunna utföra underhållsarbetet kring Olskroken under vecka 2015 och därmed kan inte BJ- banan trafikeras mot Göteborg central.

V279866: Begränsningspunkterna/påverkan O-F samt F-S måste byta plats. Det vill säga att begränsningspunkterna F-S gäller perioden O-F och vice versa. Detta för att möjliggöra ordinarie, och tvingande omledda, transporter för våra stora kunder som exempelvis Posten, Volvo och Södra Skogsägarna. Detta då dessa kunder har mest trafik på vardagar. En möjlighet att nå G och Gk från VSB under vardagar är därför ett måste.

Trafikverkets kommentar

Även om vi flyttar onsdag- fredagstiden mot helg så är fortfarande onsdag-söndagstiden där, vilket gör att ingen trafik kan gå mellan Västkustbanan och Kville. Däremot möjliggör det trafiken på Västra



stambanan mot Göteborg och Kville. Se även SJ:s fråga om att skjuta tiden. Från torsdag 22:00 till lördag 22:00, det skulle kunna vara ett alternativ för att möjliggöra trafik på Valborgsmässoafton. Eller som GC då föreslår, fredag 22:00-söndag 22:00. För Trafikverket är båda alternativen en möjlighet. Återkom med vilket av de två alternativen järnvägsföretagen föredrar, eller alternativet som nu ligger.

V280019: Se kommentar på V277072. Flyttas till påskveckan.

Trafikverkets kommentar

Underhållsbehovet finns fortfarande kvar för att nyttja det vid två tillfällen och då påverkar det trafiken minst genom att planera in det samtidigt som flertalet arbeten görs under Påsk- och Kristi himmelfärdshelgen.

PSB V5 objekt 279463, 279696 (Bs)-(Lme)

Volvo (94xx-tågen Äh-Gk/Gk-Äh) tvingas att ledas om via Kattarp. Vilket innebär att det inte får planeras ut andra arbeten på denna omledningssträcka under pågående trafikavbrott. Båramopendeln leds om via Falköping/Jönköping vilket kommer att kräva extra diesellok för att producera Jönköping-Båramo-Jönköping. Trafikverket måste ta kostnaderna för detta extra lok.

Trafikverkets kommentar

Inga trafikavbrott inplanerade på Västkustbanan. Trafikverket ersätter ej kostnader för extralok för PSB i T20.

PSB V7 objekt 279189 (Öx)-(Vag)

Detta objekt behöver byta vecka. Detta då objektet sammanfaller med PSB V2. Vi nyttjar denna bana för omledning av vår godstrafik. Objektet behöver flyttas till vecka då det inte förekommer avstängningar på VSB eller i G ställverksområde som påverkar trafik mot VSB. Alltså så det inte är en avstängning som gör att vi behöver leda om vår trafik via denna bandel.

Trafikverkets kommentar

Under perioden är det stängt även i Pölsebo och Skandiahammen vilket gör att slutdestinationen på hamnbanan inte går att nå. Sävenäs rangerbangård är öppen från Västra stambanan. För att minimera trafikpåverkan så nyttjas underhållsarbetena under samma tidsperiod. I det här fallet finns möjligheten att gå via Kil som omledningsbana. För att få ihop trafiken ser Trv inte att en ändring av PSB V7 eller PSB V2 skulle ge någon fördel i samordning, eftersom det är stängt från Kville och ut mot hamnbanan.

PSB V8 objekt 288307 Bry-Jö

Godstågen måste under detta trafikavbrott prioriteras i konstruktionen gentemot persontågen. Vi kommer att leda om tåg via Av-N samt Lå-HpbgMy-N för att nå Jögb under trafikavbrottets period. Varför det även måste säkerställas att det inte föreligger några andra stopp på dessa omledningsbanor.

Trafikverkets kommentar

För berörda järnvägsföretag prioriterar Trafikverket att hålla omledningsbanorna öppna, när PSB V8 stänger den ordinarie vägen. Yttrande från Hector Rail



PSB M2 och M3

Objekt 276566, 278649 och 279782 bör göras samma helger för färre avstängningar0

Trafikverkets kommentar

Det är möjligt för projekten att utföra objekten samtidigt det är däremot inte funktionellt för trafiken.

Trafikverket bedömer att tiderna ligger kvar.

YTTRANDE FRÅN LUOSSAVAARA-KIRUNAVAARA AB, LKAB

Objekt 279809 RSI-LAB påverkar LKABs tåg 19944 vilket inte är acceptabelt. Det är ett anpassat läge för tåg 9944 i tågplan 2018-2019 som används dagligen. Tiden för arbetet bör senareläggas för att det ska vara möjligt för 19944 att passera.

LKAB ser gärna att veckorna för PSB justeras precis som i T19. Samma totala arbetstid men de förkortade tiderna som ligger vecka 26-35 flyttas till vecka 25-34 istället för att bättre samordnas med LKABs koltransporter under sommaren.

Vi behöver även få svar från Trafikverket hur sträckan RSI-SVV påverkas av detta objekt eftersom vårt dagliga tåg 9990 ligger inom arbetstiden.

Trafikverkets kommentar

PSB N1 objekt 279809 Lappberg-Råtsi. Trafikverkets behov är en sammanhängande tid på 6 timmar.

Trafikverkets bedömning är att rubricerad klocktid kl 21.00-03.00 kvarstår.

Objektet förändras så att veckorna ligger 2025-34 istället för 2026-35.

Sträckan Råtsi-Svappavaara kommer att kunna trafikeras normalt då det är möjligt att sektionera av för banarbetet i Råtsi. Tåg 9990 kommer kunna trafikera sträckan normalt..

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

PSB N1 inga synpunkter.

PSB M1 inga synpunkter.

PSB M2 Önskvärt med sluttid M 24.00 v 2043 för att klara av att köra 42400/42041 rätt väg denna natt. Kan man börja arbetet kl 09:00 To liksom sker övriga veckor så blir det samma arbetstid. Samordnas med PSB M3.

Trafikverkets kommentar

Tiden för helgstoppen ändras till v2024 To 09.00 – S 24.00 samt v2042 To 09.00 - M24.00.

PSB M3 samordnas med PSB M2 vecka 2024 och 2043 för att minska på antalet omledningsdagar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att samordning med M3 inte är att föredra. Dessa tider ligger kvar.

[PSB Ö1 saknas i utskicket?](#)

Trafikverkets kommentar

PSB Ö1 gäller detta, är slopat som PSB men banarbeten ligger kvar och kommer hanteras i ordinarie process.

PSB Ö2 inga synpunkter.

PSB Ö3 inga synpunkter.

PSB Ö4 inga synpunkter.

PSB V1 inga synpunkter.

PSB V2 inga synpunkter.

PSB V3 inga synpunkter Hamnbanan.

PSB V4 inga synpunkter.

PSB V5 inga synpunkter.

PSB V6 inga synpunkter.

PSB V7 inga synpunkter.

PSB V8 inga synpunkter.

PSB S1 inga synpunkter.

PSB S2 inga synpunkter.

PSB S3 inga synpunkter.

PSB S4 inga synpunkter.

PSB S5 inga synpunkter.

PSB S6 inga synpunkter.

YTTRANDE FRÅN TÅGFRAKT AB

Vad jag kan se som aktuella PSB i T20 där vi önskar en senare start på dessa (efter vi passerat) är PSB V2 o V3 vecka 15 o 18.

Trafikverkets kommentar

Det innebär att arbetet måste flyttas framåt. Se tidigare fråga om ändring av dagar. Yttrande från Arriva Sverige AB



PSB och banarbeten

Vid Skypemötet den 23 oktober om PSB-arbeten och övriga större banarbeten tågplan 2020 kopplat till JNB 2020 fanns det i presentationen avseende område Öst med ett objekt, Ö22 Hallsberg – Mjölby 279481, 279483, 279485, dubbelspårsutbyggnad. Objekt

Ö22 bör begränsas avseende sträckan då redan dubbelspår på sträckan Mjölby – Degerön.

Trafikverkets kommentar

PSB Ö1 gäller detta, är slopat som PSB men banarbeten ligger kvar och kommer hanteras i ordinarie process. Yttrande från MTR Nordic AB

Objekt 275760, starttid justeras till 02:30 för att slutföra trafikdygnet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser över möjligheten att justera starttiden till 02:30 för att möta JF behov av att slutföra trafikdygnet. Trafikverket justerar även de norra gränspunkterna vilket är en förbättring för de som trafikerar sträckan.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Objekt 275760, starttid justeras till 02:30 för att slutföra trafikdygnet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser över möjligheten att justera starttiden till 02:30 för att möta JF behov av att slutföra trafikdygnet. Trafikverket justerar även de norra gränspunkterna vilket är en förbättring för de som trafikerar sträckan.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Allmänna kommentarer #1:

Alla förutsättningar för tåg som anpassas i tågplanen (pga. PSB) behöver vara kända. Det är inte rimligt att anpassa PSB anpassade tåg i korttiden (exempelvis påsk T20). Om getingmidjan ska genomföras under påsken, så behöver detta vara PSB).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar SJ synpunkt och ska verka för att säkerställa detta.

Allmänna kommentarer #2:

Hur hanteras banarbeten som påverkar redan PSB anpassade tåg? Har tåget som är PSB anpassat högre status än övrigt banarbete (som blir officiellt synligt först i BAP ansökan).

Trafikverkets kommentar

Samtliga banarbeten har samma status per definition oaktat om de anges som PSB eller redovisas i samband med ansökan. Skillnaden är att PSB är sådan banarbetsobjekt som järnvägsföretagen redan i ansökan ska ha anpassat sig till. Meningen är inte att en ytterligare anpassning behövs för det banarbete som anges i ansökan i april.

Allmänna kommentarer #3:

PSB som innebär enkelspårsdrifter ska vara anpassat vid tågplanens fastställelse. Föreslår att sökanden inte ska ha konflikthanterat ansökan, men att Trafikverket behandlar aktuell sträcka för enkelspårsdrift som en bana med endast ett spår vid tåglägestilldelningen. Dessa enkelspårsdrifter ska inte hanteras i korttiden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket verkar för att enkelspårsdrifter vid omfattande banarbeten ska vara anpassade i fastställd tågplan. Trafikverket har ingen annan syn är SJ och menar att om enkelspårsdrift förutsätts så finns endast tillgänglig infrastruktur som enkelspår förbi arbetet.

Allmänna kommentarer #4:

Det är angeläget att Trafikverket även redovisar större planerade banarbeten som berör viktiga bangårdsområden och endast arbeten på linjen eller driftplatser Exempelvis kommer Hagalunds planerade kontaktledningsbyte att vara ett påverkande arbete.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ska utveckla hur denna önskade information ska anges

M1, objekt 277106:

Önskar ej helavstängt dygnet runt i 5 veckor. Önskar framförallt avbrott nattetid eller kort dagtid.

Trafikverkets kommentar

Att endast arbeta nätter medför att arbetet behövs bedrivas ett stort antal fler veckor. Antalet timmar ligger till grund för detta arbete.

Att förlänga antalet veckor för detta objekt skulle innebära att andra objekt försenas kraftigt.

Trafikverkets bedömning är att tiderna ligger kvar.

M2, objekt 276565, 276566, 276567 och 278649:

Projekt M2 behöver sammanfalla med projekt M3 (objekt 279782). M2 och M3 ger tillsammans 18 veckor dagtidsavbrott, 3 helgavbrott samt 1 veckas avstängning. För SJ ABs innebär det stor påverkan oavsett som Sundsvall påverkas norrifrån, västerifrån eller söderifrån, vi önskar så liten total påverkan som möjligt - det får vi när M2 och M3 sammanfaller.

Trafikverkets kommentar

Tiden för helgstoppen ändras till v2024 To 09.00 – S 24.00 samt v2042 To 09.00 - M24.00.

Trafikverket bedömer att samordning med M3 inte är att föredra. Dessa tider ligger kvar.

[M3, objekt 279782:](#)

Projekt M3 behöver sammanfalla med projekt M2 (objekt 276565, 276566, 276567, 278649). M2 och M3 ger tillsammans 18 veckor dagtidsavbrott, 3 helgavbrott samt 1 veckas avstängning. För SJ ABs innebär det stor påverkan oavsett som Sundsvall påverkas norrifrån, västerifrån eller söderifrån, vi önskar så liten total påverkan som möjligt - det får vi när M2 och M3 sammanfaller.

Trafikverkets kommentar

Tiden för helgstoppen ändras till v2024 To 09.00 – S 24.00 samt

v2042 To 09.00 - M24.00.

Trafikverket bedömer att samordning med M3 inte är att föredra. Dessa tider ligger kvar.

[M4, objekt 279205:](#)

Önskar start söndag v27 slut lördag v32.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att tiden ändras efter SJAB's önskemål.

[M5, objekt 279205:](#)

Önskar att avbrottet utförs under 3 eller 4 helger fredag 22:30 – måndag 05:00

Trafikverkets kommentar

Detta arbete är samplanerat med ett antal andra arbeten.

M280683 Fö-linan Blg-La

M280682 Rämshyttetunneln (Uly)-(Gäg)

M279210+M279226 Kontaktledningsupprustning Gg-Kpg + (Stl)-Keb

Det är inte möjligt att skjuta upp alla dessa arbeten.

Trafikverket bedömer att tiderna ligger kvar.

[S4, objekt 276892:](#)

Önskar att arbetet startar lördag v34 12:00 samt att objekt 276912 PSB S2 och objekt 280814 PSB S3 avslutas söndag v34 12:00 (innebär totalavbrott MalmöLund L 12:00 - S 12:00). Totalavbrott Lund-Malmö hela söndag eftermiddag ger en oacceptabelt stor påverkan på trafiken. Förskjut hela objektet ett halvt dygn tidigare.

Trafikverkets kommentar

Detta ses över redan nu och i samband med att PSB 2 ((Flädie) – Arlov) och PSB 3 ((Kävlinge) – Flädie) avslutar sig så kommer PSB 4 att starta. Det kommer dock att vara en överlappning på ca 8 timmar då man har inkoppling av de nya spåren under NmS då det är stängt både mot Lund och Kävlinge, men därefter kommer man att kunna trafikera Lommabanan.

V1, objekt 28410:

Kommer enkelspårsdriften Göteborg - Mölndal anpassas som PSB?

Trafikverkets kommentar

Kust till kusts infart mot Mölndals övre är stängd. Västkustbanan är avstängd under vecka 30 och enkelspårsdrift under vecka 31, vilket gör att båda veckorna kommer räknas som ett PSB. Det blir konsekvensen av gemensamt dubbelspår.

V2, objekt 279866:

Önskar att avbrott som påverkar VSB-G senareläggs till To 22:00 - L 22:00, istället för nuvarande onsdag 22:00 - F 22:00.

Trafikverkets kommentar

Ta upp frågan med övriga järnvägsföretag hur de ställer sig till att byta dagar. Även Green Cargo har en liknande synpunkt. Hänvisar till de två förslag som finns för stopp på Västra stambanan inne på Göteborgs ställverk.

V5, objekt 279696:

Att stänga av banan 8,5 veckor ger en oacceptabelt stor påverkan på trafiken. Vi önskar att Trafikverket utreder om arbetet kan utföras på annat sätt?

Trafikverkets kommentar

Ett avbrott i underhållsarbetet kommer innebära att fler tåg blir påverkade och perioden för spårbytet förlängs. Det är därmed inget fördelaktigt alternativ för järnvägsföretagen.

V6, objekt 282222:

v16: Ändra tid och vecka till vecka 15 fredag 14:00 - måndag 14:00 (påsk). v21: Ändra tid och dagar till torsdag 14:00 - söndag 14:00 (Kristihimmelsfärd). v39: Vecka 39 ej lämplig då det är bokmässan i Göteborg då. Förlägg mer lämplig vecka. Vi önskar att tiden kortas till kortare än 3 dygn när det inte är långhelg.

Trafikverkets kommentar

Flytt av vecka i påsk går ej, det slår dubbelt på godstågen som då får anpassa/ställa in båda veckorna.(Anpassad mot ställverksområdet)

V22 och V38 som alternativa veckor ser Trv som möjliga.

Tid kortas ej, är redan minsta möjliga för PSB status. Projektet behöver all tid.

ÖS, objekt 276005:

SJ önskar att denna typ av arbete förläggs sommarvecka, istället för höstvecka.

Om denna avstängning ska ske på höstvecka så passar höstlovsvecka bäst. Enkelspårsdriften ska anpassas i tågplanen.



Trafikverkets kommentar

I koordineringsarbetet i Trafikverket och TPÅ processen så har man ansett att vecka 2044 är det mest fördelaktiga med hänsyn taget mot andra stora projekt.

YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB, TKAB

PSB M3, objekt 279782, Ostkustbanan

Vi ønsker at totalstengingen mellom Svartvik og Maj som er planlagt i v2027 flyttes til v2029 for å minimere antallet berørte kunder. Samtidig ønsker vi at dagtidsstengingene i forbindelse med før-/etterarbeider som er planlagt i v2026 og v2028 flyttes tilsvarende til v2028 og v2030

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det inte är möjligt att tillmötesgå er önska då den innebär att övriga psb:er och större arbeten i området måste förändras från grunden.

Tider ligger kvar oförändrade.

PSB N2, objekt 279809, Malmbanan

Arbeidene som er planlagt fra v2026 til v2035 berører kveldsavgangen Luleå-Kiruna (tog 7154 i T19). Vi ønsker at oppstarten av arbeidene blir utsatt fra kl. 2015 til ca. kl. 2045 slik at tog 7154 kan framføres helt til Kiruna før banen stenges.

Trafikverkets kommentar

PSB N2 objekt 279801 finns inte men vi tror du avser PSB N1 objekt 279809 Lappberg-Råtsi I dagsläget kan inte Trafikverket minska ner tiden.

Trafikverkets bedömning är att rubricerad klocktid vecka 2026-35 Måndag-Söndag kl 20.15-23.15 ,01.30-03.30 kvarstår.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

Utifrån vad som presenteras som PSB för Tågplan 2020 kan vi konstatera att PSB Ö2, som innebär totalavbrott Simontorp-Norrköping, inte kan förläggas under vecka 44 då det är en av årets absolut starkaste reseperioder för fjärrtågtrafiken med anledning av skollovet som infaller denna vecka.

Likaså är den föreslagna förläggningen av PSB S4 med totalavbrott Arlöv-Lund inte önskvärd. Förläggning bör göras så att trafik åtminstone kan upprätthållas till och från Malmö under delar av söndagsdygnet (ca kl 12 – 22), vilket i så fall skulle innebära en tidigare starttid på lördagen om det totala avstängningsbehovet är i enlighet med vad som nu har presenterats (lör kl 23 – mån kl 05).

Transdev Sverige AB vill återigen uppmana Trafikverket att i sin planering av större trafikpåverkande banarbeten ta hänsyn till vilka perioder som är tyngre för oss fjärrtågsoperatörer ur ett efterfrågeperspektiv. Som en grundregel kan nämnas att skolfriperioder och helger som sammanfaller med löneutbetalningar i regel är tyngre dagar (d v s olämpliga att förlägga större trafikpåverkande banarbeten på) för åtminstone Snälltåget.



Trafikverkets kommentar

I koordineringsarbetet i Trafikverket och TPÅ processen så har man ansett att vecka 2044 är det mest fördelaktiga med hänsyn taget mot andra stora projekt.

Detta ses över redan nu och i samband med att PSB 2 ((Flädie) – Arlov) och PSB 3 ((Kävlinge) – Flädie) avslutar sig så kommer PSB 4 att starta. Det kommer dock att vara en överlappning på ca 8 – 10 timmar då man har inkoppling av de nya spåren under NmS då det är stängt både mot Lund och Kävlinge, men därefter kommer man att kunna trafikera Lommabanan.

Avstängningen av detta PSB (PSB 4) är 2034 L 23.00 – 2035 F 05.00.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK AB

Synpunkter på PSB V7 T 20:

- Begränsningspunkt i Vg är sig. 31 och 33. Den begränsningspunkten borde inte, som det står i dokumentet, hindra att man kan köra in i Vg från Öx.

Begränsningspunkt i Håp sig 22 innebär att man inte kan köra på Kinnekulle!. Förklaring.

Trafikverkets kommentar

Begränsningspunkt i VG 31,33 innebär att man kommer in till perrong, men rundgångsmöjligheten finns ej.

Vi kommer att lägga nya begränsningspunkter i objektet. Håkantorp har endast trafikbegränsning Helg 2034 – M 2035 mot Kinnekulle.

Vg 31,33- Håp 22 F 2034 , 22:00 – M 2035 05:00 , Trafikal påverkan Vg – (Vaa)

Vg 31,33 – Håp 32 M 2035 05:00 – M 2040 05:00 Trafikal Påverkan Vg – Håp

T18 hade vi under de fyra veckorna som Getingmidjan hade enkelspårdrift samt getingmidjanförbud att ordna tjänstetåg på även delen Göteborg-Hallsberg. Vi önskar att ett sådant förbud inte finns under T20. Tjänstetågen kan dock operativt få stå tillbaka för sena getingmidjetåg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kan i dags läget inte säga om denna restriktion behövs vid tilldelning av kapacitet för T20.

Vid trafikavbrott i Or/G separera 71 och gärna 72(kontaktledning, Signalmässigt) för att kunna köra pendel i stället vid trafik a la helgen vecka 44.

Trafikverkets kommentar

Rent generellt kan vi svara att det inte finns någon möjlighet att hålla spår 71 och 72 öppna eftersom arbete oftast kommer att ske över två spår. De tillfällen då arbete sker på bara ett spår behövs ett säkerhetstillstånd för att kunna utföra objektet.

Bilaga 3 C – Bevakning av trafikplatser

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK AB

Stationer som ska kunna bevakas bilaga 3 c

- Horred
- Järpås.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har inte för avsikt att föra in dessa platser i bilaga 3C. Vid dessa båda driftplatser krävs det stora investeringar i både ställverk och lokaler.

Bilaga 3 E – Sth per sträcka

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Hastighet Kilafors-Söderhamn västra saknas.

Trafikverkets kommentar

Uppgiften är uppdaterad i bilagan. Största tillåtna hastighet är 140 km/h.

Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Bilaga 3G - Kapitel 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten

Eventuella kapacitetsrestriktioner i form av spår och plattformsväl får ej vara i konflikt med specialtransporter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets behov av tillgång till anläggningen minskar inte för att specialtransporter framförs utan snarare tvärtom, i planeringen skall det tas hänsyn till specialtransporter för att minimera störningar men i grunden får inte specialtransporten vara i konflikt med fastställt objekt

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Servicefönster – Man kan se att detta skapar stora problem för framförallt den långa godstågstrafiken, som fått kraftigt förlängda gångtider eller flyttade lägen flera timmar. Med en allt större del av banan som har servicefönster befarar Green Cargo att den långväga godstågstrafiken får än svårare att upprätthålla konkurrenskraften gentemot andra trafikslag. Det gäller inte minst Green Cargo vagnslastssystem som är beroende av effektiva anslutningar i hubbarna för att fungera.

Green Cargo välkomnar banarbeten men de måste ha en hög utnyttjandegrad, 98% torde vara ett adekvat mål. Vi är tveksamma till att servicefönster med nuvarande tillämpning är rätt metod för att uppnå en effektiv användning av befintlig kapacitet. Kraftfulla åtgärder erfordras för att höja uttaget av planerade banarbeten till samma nivå som för tåglägena. Indikationer finns om att inte ens hälften av planerade banarbeten i praktiken används. För servicefönster torde utnyttjandegraden vara ännu lägre.

Trafikverkets kommentar

Nyttjandegraden är alldeles för låg och detta ses över kontinuerligt. Det pågår ett flertal projekt för att förbättra planeringen av banarbeten, bl.a. TPÅ (trafikpåverkande åtgärder) där Trafikverket i spannet 3-6 år innan utförande skall planera helheten av alla arbeten för att undvika konflikter och för att samordna det som skall utföras

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

Jönköpings Länstrafik noterar att det är fler servicefönster planerade inom Krösatågens och Västtågens trafikområde som ligger delar av veckor. | arbetet med att underlätta för kunderna och skapa en större enhetlighet är vi öppna för att diskutera upplägget så att parterna kan få ut så mycket nytta som möjligt vid servicefönstren.

Trafikverkets kommentar

Servicefönster ska ju vara en tydlig förutsättning för kunderna så en översyn som förbättrar för alla parter välkomnas av Trafikverket

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Bilaga 3G - Kapitel 1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen–Bålsta

Det anges att Trafikverket avser ansöka om kapacitet 12–16 veckor natt mot tisdag–fredag i 5 timmar fördelat på vår och höst. Möjligheten till 5 timmar är beroende av geografiskt område och behöver föregås av separat förhandling.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Bilaga 3G - Kapitel 1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen–Bålsta

Det anges att Trafikverket avser ansöka om kapacitet 12–16 veckor natt mot tisdag–fredag i 5 timmar fördelat på vår och höst. Möjligheten till 5 timmar är beroende av geografiskt område och behöver föregås av separat förhandling.

Trafikverkets kommentar

Behovet av underhåll behövs även på de delar av geografien där det kan uppstå konflikter men i planeringen skall man naturligtvis ta hänsyn till de områden där det kan finnas en annan lösning

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

[Bilaga 3G 1.3](#)

Bandel 118: Risk för varaktig nedsättning. 40km/h. Boliden-tåget går med tungvillkor. Hur kommer detta vara fortsatt möjligt?

Bandel 153: Timmerkunder får ej påverkas. LNPS får lasta Stax D.

Bandel 212: Risk för varaktig nedsättning: SSABs transporter får ej påverkas (Norra stålet). Det går idag med tungvillkor både för Stax och Stvm.

Bandel 235 (Strömsbro)-(Sundsvall): Sträckan Gävle-Vallvik. Risk för varaktig nedsättning till 140km/h. – Drabbar posttåg som går i Sth160.

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

Bandel 324: Borlänge-Ludvika, risk för nedsättning till sth40 pga problem i Rämneshyttetunneln. SSABs 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 340 (Fagersta C) – (Ludvika): Risk för varaktig nedsättning till 70km/h pga dåligt spår. Får ej drabba Ovakos pendel med tungvillkor förhöjd stax och stvm.

Bandel 349 Västerås Norra – Kolbäck: Sänkt Stax varaktigt. Bro över E18 Västerås, Problem för samtlig godstrafik med D2.

Sänkt Sth 140: Drabbar posttåg vid ev omledning pga banarbeten

Bandel 376 (Repbäcken)-(Rågsveden): Risk för varaktig nedsättning till sth40. Drabbar timmertransporter

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

Bandel 391 (Grängesberg) – (Ställdalen) – (Frövi): Silverhöjdspåret risk för varaktig nedsättning till sth40. Vid omledning på spåret vid ev. omledningar får godståg problem att hantera backar.

Bandel 524: Hallsberg-Frövi sänkt Sth drabbar posttåg vid ev omledningar

Bandel 611 (Falköping)– (Alingsås): Risk för varaktig nedsättning Stax. Får EJ drabba stambanan

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

Bandel 652: Risk för varaktig nedsättning Stax och Sth: drabbar samtlig trafik vid omledningar

Bandel 721: Risk för varaktig nedsättning Sth 80: Drabbar Volvo och Boramo. Bör åtgärdas.



Bandel 733 Landeryd – (Furet): Risk för varaktig nedsättning till 40: Drabbar Stora Enso, Basetåg med tungvillkor.

Bandel 831: risk för varaktig nedsättning sth40 drabbar tåg HultsfredOskarshamn

Bandel 832: risk för varaktig nedsättning sth40 drabbar tåg HultsfredOskarshamn

Bandel 851 (Älmhult) – Olofström: risk för sänkt sth 40km/h. Oacceptabelt, Volvos tåg skulle bli allt för påverkade.

Trafikverkets kommentar

I planeringen av t.ex. spårbyten beaktats de liggande riskerna. Faller riskerna ut så hanteras det i aktuell tågplaneprocess.

YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB

Vi har fått reda på att det är ett spårbyte i Värmland 2020.

Detta stora arbete är inte med som ett PSB och presenterades inte på mötet 23 okt.

Vi vill trots det lämna följande synpunkter:

Ks-Khn inkl. arbete med Välsviken v 2016 – 2026. Arbetet förläggs mellan kl 19:45 – 05:15, dvs nattetid.

Khn-Bjb 10 h v 2040 - 2042. Arbetet förläggs mellan kl 19:45 – 05:15, dvs nattetid.

Viktigt att det inte är arbete samtidigt på sträckorna G – Kil – Stl – Blg – Sv, Nka – Khn samt under v 40 – 42 inte heller är avstängt samtidigt sträckan Fv-Stl.

Om arbetet förläggs dagtid slås mycket av TÅGAB:s trafik ut. Detta gäller såväl Gt som Rst.

Trafikverkets kommentar

Spårbytet uppfyller inte kriterierna för PSB och togs därför inte upp på mötet om PSB den 23/10. Det finns även PSB och stora arbeten i Mellersta objekt 280683, 280682, 279210, 279226 (Ludvika-Ställdalen) som gör att all Norge(Narvik)/Norrländstrafik till Charlottenberg leds om via Dalabanan ner mot Hallsberg/Laxå. Dessa omledningar kommer på natt och skall samsas med övrig godstrafik från östra Sverige i samma kanal på natten. Det är inte troligt att de tider som idag finns i objektet på Värmland kvarstår.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK (JLT)

En högre tåglägesavgift bör också innebära att det skapas bättre förutsättningar för att kunna utveckla infrastrukturen annat än vidmakthålla nuvarande standard. Exempelvis kvarstår tidigare risker för långa hastighetsnedsättningar på de fd. länsbanorna som Krösatågen trafikerar. Det framgår inte heller hur stora riskerna att nedsättningar faller ut eller en plan när dessa brister är avhjälpna.

Trafikverkets kommentar

Typen av uppgifter som Jönköpings Länstrafik efterfrågar kan inte Trafikverket tillhandahålla. I planeringen av t.ex. spårbyten beaktats de liggande riskerna.

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/SNÄLLTÅGET

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 kartellliknande upplägg. Exempelvis att tåg X förväntas ha Y resenärer som ska resa vidare till orten Z eller orter utmed linjen Q.

Trafikverkets kommentar

Behovet av en bättre funktionalitet i prioriteringsmodellen, där modellen hanterar effekter på anslutningar generellt, är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Ramvillkoren har förändrats markant sedan avregleringen fått effekt med kraftigt ökat trafikarbete på exempelvis Västra stambanan som följd. Också Transportstyrelsen har pekat på brister i kapacitetstilldelningen som behöver åtgärdas. Vi delar denna kritik. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt 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. Vill vi därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en 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.

Trafikverkets kommentar

Behovet av en bättre funktionalitet i prioriteringsmodellen, där modellen hanterar effekter på anslutningar tåg-buss (och andra färdmedel), är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

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 affärsresor. Nuvarande värdering kan få till konsekvens att fjärrtrafik kan slå undan regional och lokal tågtrafik. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan. 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.

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

Trafikverkets kommentar

I Järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, regleras hur olika behov av kapacitet ska prioriteras, i de fall som bakomliggande önskemål inkräktar på andras behov av kapacitet och ifall de, på detta sätt uppkomna intressekonflikterna, inte har kunnat lösas upp med hjälp av frivilliga överenskommelser, t.ex. genom förhandling.

3 § lyder:

”En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.”

Att prioriteringskriterierna ska ”medföra ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen” är det mest grundläggande inslaget i våra prioriteringskriterier. Det innebär att det är samhällsekonomiska beräkningar som ska utgöra grunden för dessa kriterier.

Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än samhällsekonomiska värderingsprinciper. För Trafikverket gäller att ASEK-rapporten innehåller de riktlinjer som ska användas inom samtliga verksamhetsområden.

I ASEK-rapporten presenteras de kalkylvärden och -principer som bör användas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. I rapporten om beräkningsmetodik beskrivs hur ASEKs principer och kalkylvärden ska tillämpas.

Alla effekter och alla värderingar av dessa effekter, såsom de blir beräknade i prioriteringskriterierna, är helt och hållet baserade på Järnvägslagen och på ASEKs principer och värderingar.

Sammantaget betyder detta att det inte finns utrymme för andra värderingar eller önskade omprioriteringar av vad slag de än må vara, utan vad som anges i Järnvägslagen och ASEK. För att kunna prioritera efter andra principer eller grunder så krävs, enligt Trafikverkets bedömning, en lagändring.



YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

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

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

Prioriteringskriterier

SLL vill återigen betona att vi anser att arbetspendling ska uppvärderas framför andra typer av resor vid beräkning av det värde som ges ett tåg då prioriteringskriterierna tillämpas. Att arbetspendling är möjlig är viktigt för samhället och en daglig pendlare är avsevärt mer tidskänslig än en sällanresenär. Vidare anser vi att tåg som går enstaka veckodag eller enbart en kort tid under tågplaneperioden ska ges en lägre prioritering än tåg som går måndag - fredag eller dagligen. Detta för att undvika olika avgångstider för ett och samma tåg enstaka veckodagar eller under vissa tidsperioder.

Trafikverkets kommentar

Syftet med de befintliga associationerna är endast delvis att mäta effekten av anslutningars "tidsåtgång". Det faktum att associationer kopplar ihop två tåg, öppnar för möjligheten att "rädda" en anslutning som riskerar att brytas genom att Trafikverket har planeringskontrollen över båda. Att nyttja befintlig funktion även för till tågen anslutande bussar är inte möjligt. Helt enkelt därför att Trafikverket inte har planeringskontrollen över bussar och inte tillåts att flytta bussturer för att rädda anslutningar (som man gör med tåg).

Men behovet av en funktionalitet som i prioriteringsmodellen hanterar effekter på anslutningar tåg – buss (och andra färdmedel) är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

Trafikverket vill dock fästa er uppmärksamhet på att det i den befintliga modellen finns alternativa metoder att markera andra systemkopplingar än de från tåg till tåg. Det har alltid funnits ett sätt att indirekt koppla anslutande bussar till tågen:

För alla tåg kan anges en "Tidigaste avg.tid" och en "Senaste ank.tid" på vilka platser som önskas, förutsatt att det finns ett trafikutbyte.

För anslutningar mellan ankommande bussar och avg tåg kan "Tidigaste avg.tid" beräknas som tiden för den sist ank bussen + önskad tidsmarginal. På motsvarande sätt, men omvänt, beräknas tiden "Senaste ank.tid".

"Tidigaste avg.tid" och "Senaste ank.tid" påverkar inte prioriteringsberäkningen, men ska om möjligt tas i beaktande då förslag till tågläge tas fram.

Behovet av en bättre funktionalitet när det gäller värdering av exkludering av tågläge är också identifierad. Men vi har inte kommit till den frågan ännu inom ramen för pågående översyn.

Vilka värderingsprinciper och värderingar som gäller för prioriteringskriterierna styrs av järnvägslagen och av samhällsekonomiska kalkylprinciper. För Trafikverket gäller att ASEK-

rapporten innehåller de riktlinjer och principer som ska användas vid samhällsekonomiska analyser.

Bilaga 4 C – Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL SWEDEN AB

Ur godstrafiken synvinkel men sannolikt också för den kommersiella persontrafiken skulle ett antal ändringar vara till gagn för trafiken och minska antalet anpassningar. För den lokala och regionala persontrafiken har det oftast ingen betydelse eftersom dessa har samma trafikeringsmönster.

23/12 M trafikeras som F.

30/12 M trafikeras som F.

5/1 S trafikeras som S.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ändrar Bilaga 4C Trafikkalendern utifrån er synpunkt.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

Trettondagsafton är en söndag och bör trafikeras som en söndag, resandet bör mer ha karaktär motsvarande en söndag snarare än under en vanlig lördag.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ändrar Bilaga 4C Trafikkalendern utifrån er synpunkt.

Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

3.5.2 Göteborgs central

Tid vid plattform

Det är möjligt att stå vid plattform 15 minuter före avgång eller efter ankomst. I vissa fall kan längre plattformstid erbjudas.

SJ önskar att Trafikverket beskriver vad "I vissa fall" innebär och hur det praktiskt kommer att hanteras.

Trafikverkets kommentar

Texten är identisk med JNB T19 och plattformstiden kommer hanteras på samma sätt som i T19.



YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK, MÄLAB

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att införa ny text "vid behov kan tåg söderifrån även vända på spår 14 utan att behöva fortsätta till C-gruppen". Samt "En begränsad möjlighet till uppställning av fränkopplade fordon finns på spår A4 och spår E4, uppställning av fordon under längre tid bör dock undvikas då det påverkar kapaciteten på driftplatsen".

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

På flera platser i bilagan står angivet hur många tåg som maximalt kan tillåtas på olika spåravsnitt. SLL föreslår en utveckling där man istället tabellerar teknisk head-way för samtliga signalsträckor. Sedan är det möjligt att komplettera med önskad bufferttid och uppehållstid till en praktisk minsta head-way som får användas i tidtabellskonstruktionen. Genom att göra bufferttiden beroende av punktligheten är det möjligt att låta en förbättrad punktlighet leda till kortare praktisk head-way (och tvärtom). Som ett exempel kan Citybanan nämnas, där våra egna mätningar och muntlig information från Trafikverket anger en teknisk head-way på 100-120s samt en uppehållstid på Stockholm Odenplan till 50-70s. Med dessa värden finns ingen bufferttid om man ska tidtabellslägga tågtrafik med 3 minuters intervall. Bufferttiden behövs för att vi som järnvägsföretag ska kunna ansöka om en robust tågplan och för att underlätta för Trafikverkets fastställande av en robust tågplan.

Ovanstående innebär att SLL anser att förutsättningarna för att kunna inkomma med en ansökan 2020 på lika villkor med resten av järnvägsbranschen saknas i denna samrådsutgåva. SLL anser att avsnittet måste kompletteras med en praktisk head-way för Citybanan, för att möjliggöra konstruktionen av en genomförbar tidtabell.

Trafikverkets kommentar

Information om headwaytider, samtliga rörelser m m är inget som redovisas i Järnvägsnätsbeskrivningen utan dessa uppgifter redovisas i en särskild skrivelse ("Täthet mellan tåg") som uppdateras årligen.

Fördelningen av bufferttider mellan tågen varierar beroende på bandel och rådande kapacitetssituation, denna typ av information bedöms i nuläget inte vara nödvändig att redovisa i Järnvägsnätsbeskrivningen.

I skrivelsen "Täthet mellan tåg" anges gällande headwaytider för Citybanan, antalet tåglägen kan därför definieras utifrån dessa uppgifter. Utifrån dessa headwaytider finns möjlighet att framföra 20 tåg/timme, ökade bufferttider och längre uppehållstider begränsar dock antalet tågen.*

** Gällande avtal mellan staten (Trafikverket) och landstinget (SLL) anger att 18 tåglägen/timme ska vara tillgängliga vid driftstart*

Bilaga 5 A - Trafikinformation

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC AB

Avsnitt 2, c

Önskar att det kompletteras med att det skiljer sig för pendeltågen i Stockholm då det annonseras vilka stationer som inte trafikeras, istället för via-stationer.

YTTRANDE FRÅN TRAFIKFÖRVALTNINGEN INOM STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING (SLL)

Avsnitt 2, c

Önskar att det kompletteras med att det skiljer sig för pendeltågen i Stockholm då det annonseras vilka stationer som inte trafikeras, istället för via-stationer.

Trafikverkets kommentar

Den information som efterfrågas inbegrips i den text som finns under punkt 2 i. (skip-stop).

Bilaga 7 B – Hantering vid olycka och tillbud

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Saknar beskrivning av röjningslok på strategiska platser kapitel 1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

Lydelse: Trafikledningen anmäler omgående olyckor som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag.

Vår kommentar. SJ upplever att Trafikcentralerna inte alltid uppfyller kravet på omgående anmälan. De personer som ingår i SJs trafiksäkerhetsberedskap (SJs larmmottagare) vittnar om en successiv försämring sedan något år tillbaka. I de stora akuta händelserna fungerar anmälan som tänkt. Däremot kan andra mindre händelser fördröjas flera timmar. Ibland kommer ingen anmälan alls.

Trafikverkets kommentar

Vi kommer skicka er synpunkt till Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning som får ta frågan i befintliga forum med våra avtalspartners.