

Diariet
Svensk Kollektivtrafik Service AB
Jönköpings Länstrafik
Kalmar Länstrafik
Länstrafiken Kronoberg
SJ AB
Region Sörmland
Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2020

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför
avvikelsemeddelande 3, Järnvägsnätsbeskrivning 2020.

e.u.



Hans Stenbacka
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

3 – Infrastruktur

3.6 – Anläggningar för tjänster

3.6.8 – UNDSÄTTNINGSHÄLPMEDEL

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 3 B Planerade större banarbeten PSB

SJ AB

Inga synpunkter.

4 – Tilldelning

4.3 – Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

4.3.1.1 - JUSTERING AV TÅGPLAN

JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik bedriver tågtrafik genom Körstatågen och Västtågen inom Jönköpings län men även mot våra grannlän. Till detta avvikelsemeddelande som är den nionde i ordningen för JNB 2019 och den tredje för JNB 2020.

Ändringsförslagen avser hur revisionsperioderna ska hanteras. Önskvärt är att parterna på revisionsmötena har tillgång till en beslutad tågplan att diskutera eventuella förändringar kring. För JFs del innebär ändringen att JF behöver ändra i trafiken innan en beslutad tågplan finns eller ett TRAV-avtal tecknats. Det vore mer lämpligt att tidplanen för revisionsperioderna utformas så att den är anpassningsbar till övriga tågplaneprocessen.

KALMAR LÄNSTRAFIK

Kalmar Länstrafik bedriver tågtrafik genom Kröstatågen, Kustpilen och Öresundstågen.

Ändringsförslagen avser hur revisionsperioderna ska hanteras. Önskvärt är att parterna på revisionsmötena har tillgång till en beslutad tågplan att diskutera eventuella förändringar kring.

För järnvägsföretagens del innebar ändringen att järnvägsföretagen behöver ändra trafiken innan en beslutad tågplan finns eller att ett TRAV- avtal tecknats. Det vore lämpligt att tidplanen för revisionsperioderna utformas så att den är anpassade till tågplanprocessen.

LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Länstrafiken Kronoberg bedriver tågtrafik genom Körsatågen och Öresundstågen inom Kronobergs län men även mot våragrann län. Till detta avvikelse meddelande som är den nionde i ordningen för JNB 2019 och den tredje för JNB 2020.

Ändringsförslagen avser hur revisionsperioderna ska hanteras. Önskvärt är att parterna på revisionsmötena har tillgång till en beslutad tågplan att diskutera eventuella förändringar kring. För JFs del innebar ändringen att JF behöver ändra i trafiken innan en beslutad tågplan finns eller ett TRAV-avtal tecknats. Det vore mer lämpligt att tidplanen för revisionsperioderna utformas så att den är anpassningsbar till övriga tågplanprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Syftet med att tidigarelägga arbetet med revision 1 och 2 innan den slutliga fastställelsen är att tidigarelägga tidpunkten när Trafikverket levererar körbara körplaner i förhållande till när trafiken ska köra. Nackdelen är att man för dessa två mötesomgångar måste jobba med inte fastställda uppgifter. Sammantaget bedömer vi det som lämpligare att starta arbetet med anpassningar/revision tidigare och då med inte fastställda uppgifter.

SJ AB

SJ anser att det ska framgå av texten nedan att det är BAP och inte tågplanen/tåglägen som justeras.

”Tågplanen justeras vid sex tillfällen per år. För varje justeringstillfälle genomförs möten.”

SJ anser är att det ska framgå av texten nedan vilka revisionsmöten som omfattas av denna text, dvs när tidsfristen som anges nedan i antal veckor inte kan upprätthållas.

”På grund av den korta tiden mellan fastställelse av tågplanen och trafikstarten kommer tidsfristerna som anges nedan i antal veckor inte kunna upprätthållas inledningsvis av tågplanen.”

Trafikverkets kommentar:

Vid processen för justering av tågplan justeras tåglägen och banarbeten. Därför behöver det stå att det är tågplanen som justeras.

Information om vilka möten som avses redovisas inte i JNB-texten utan direkt till kunderna.

4.8 – Särskilda åtgärder vid störningar

4.8.1 – PRINCIPER

REGION SÖRMLAND

Region Sörmland, som beställer regional- och lokaltrafik genom Mälardalstrafik och Region Stockholm, välkomnar Trafikverkets arbete för att effektivisera och på ett mer strukturerat sätt underlätta för snabba evakueringar och röjningar. För samtliga stråk och i synnerhet de med mycket trafik såsom Västra stambanan Stockholm-Vingåker/Katrineholm önskar Region Sörmland, åtminstone på sikt, en högre ambitionsnivå. Stillastående tåg får stora konsekvenser och evakuering, röjning och bärgning på strategiskt viktiga stråk som Västra stambanan bör prioriteras även om händelser inträffar några mil bort från storstadsområden. I övrigt har Region Sörmland inga synpunkter på remissen.

Trafikverkets kommentar:

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra åtgärder för att säkerställa en effektiv hantering vid störningar i tågtrafiken. Uppdraget ska omfatta och genomföras i enlighet med Trafikverkets förslag i rapporten Evakuering och röjning- Förslag till åtgärder för effektiv hantering vid störningar i tågtrafiken (dnr N2017/04032/TIF). En viktig del av uppdraget är att säkerställa att kostnaderna för åtgärderna är samhällsekonomiskt rimliga.

Beslut om åtgärder är resultatet av en iterativ process där en samhällsekonomiskt försvarbar lösning har tagits fram i samarbete med aktörer i järnvägsbranschen. I samråd med järnvägsföretag (både nationella och regionala för såväl gods- som resandetåg), underhållsentreprenörer, trafikhuvudmän och Transportstyrelsen, kom Trafikverket fram till ett förslag på maxtider för evakuering och röjning med tillhörande inställelsetider gällande i hela landet.

Under utredningen fördes många diskussioner kring vilka områden där det är rimligt att garantera maxtider för evakuering och röjning. Ett flertal områden identifierades där förutsättningar för att lösa uppdraget på 60 respektive 120 minuter finns på plats. Däremot är det komplext att formulera en generell och realiserbar lösning för att hantera många skilda förutsättningar på geografiskt skilda områden. Viktigt att poängtera är att målsättningen alltid är att lösa uppgiften så snabbt och effektivt så möjligt, oavsett om insatsen behövs inom vad regeringsuppdraget definierat som storstad, Vingåker/Katrineholm eller någon annanstans i landet.

Det innebär att Trafikverket tillsammans med branschen har tagit hänsyn till hela landets infrastruktur och tågtrafiksystem. Trafikverkets uppfattning är att beaktande är tagen till hela landets tågtrafiksystem och med målsättningen att effektivt hantera evakuering och röjning av

tåg vid störningar i tågtrafiken i hela landet oaktat delar av geografi på statens järnvägsanläggning.

Ovanstående innebär dock inte att lösningen på sikt inte kan förbättra och utvecklas. Trafikverket kommer löpande att följa upp och utvärdera utfallet och förbättra lösningen. Här ingår att ta hänsyn till de förändringar som sker avseende kapacitet och tillgänglighet i anläggningen samt förändrad trafik.

5 – Tjänster

5.3 – Grundläggande tjänster

5.3.1 – TILLTRÄDE TILL SPÅR VID ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER

5.3.1.8 – UNDSÄTTNINGSHJÄLPMEDEL

SJ AB

Inga synpunkter.

5.4.3 – Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

5.4.3.1 – TRANSPORTVILLKOR OCH TRANSPORTTILLSTÅND FÖR SPECIALTRANSPORT

SJ AB

Inga synpunkter.

6 – Avgifter

6.3 – Tariffer

6.3.2 – GRUNDLÄGGANDE TJÄNST

6.3.2.7 – HJÄLPFORDON FÖR RÖJNING AV JÄRNVÄGSFORDON

SJ AB

Inga synpunkter.

7 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

7.5 – Avhjälpan av avvikelser

7.5.1 – I SAMVERKAN OCH I DIALOG

SJ AB

Inga synpunkter.

7.5.2 – INFORMERA VID AVVIKELSER OCH FEL

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.

Svensk Kollektivtrafik ser att slopande av tidsgränserna i 7.5.2 skapar otydligheter för JF (järnvägsföretaget) och resenärerna, dvs JFs kunder.

JF är enligt Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ersättningsskyldiga vid ändringar av resväg 72 timmar innan resan ska genomföras. Slopandet av 48 timmar regeln innebär att JF i ännu större grad riskerar att stå med trafikförändringar som kommer i sent skede vilket får effekter för resenärernas påbörjade eller kommande resa men även ombordpersonalen då ett planeringsarbete innan avstängning inte kunnat göras. Tidigare har Trafikverket dessutom avslagit ersättning för ekonomisk skada som avstängning av banor innebär för JF.

Då JF är skyldig att följa lagen och Trafikverket är den part som både planerar, trafikleder och informerar om JFs tågtrafik är JF helt beroende av att Trafikverket har processer som är i linje med de lagar som Trafikverkets kunder, dvs JF är skyldiga att följa..

JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik ser att slopande av tidsgränserna i 7.5.2 skapar otydligheter för JF och dess kunder. JF är enligt Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ersättningsskyldiga vid ändringar av resväg 72 timmar innan resan ska genomföras. Slopandet av 48 timmars regeln i 7.5.2 innebär att JF i ännu större grad riskerar att stå med



trafikförändringar som kommer i sent skede vilket får effekter för resenärernas påbörjade eller kommande resa. Även ombordpersonalen påverkas då ett planeringsarbete innan avstängning inte kunnat göras. Tidigare har Trafikverket dessutom avslagit ersättning för ekonomisk skada som avstängning av banor inneburit för JF. Jönköpings Länstrafik ser att sloandet av tidsramen också ska medföra att JF ska få ersättning för den ekonomiska skada som den sena planeringen innebär.

Driftsplatsen Mariannelund kommer till T20 nedgraderas till hållplats, JNB 2020 Bilaga 3a behöver därmed kompletteras med detta.

KALMAR LÄNSTRAFIK

Kalmar Länstrafik ser att slopande av tidsgränserna i JNB 7.5.2 skapar otydligheter för järnvägsföretaget och resenärerna, det vill säga järnvägsföretagets kunder. Järnvägsföretaget är enligt Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ersättningsskyldiga vid ändringar av resväg 72 timmar innan resan ska genomföras. Sloandet av 48 timmar regeln innebär att järnvägsföretaget i ännu större grad riskerar att stå med trafikförändringar som kommer i sent skede vilket får effekter för resenärernas påbörjade eller kommande resa. Ombord personalen påverkas också, då ett planeringsarbete innan avstängning inte har kunnat göras.

Då Järnvägsföretaget är skyldig att följa lagen och Trafikverket är den part som både planerar, trafikleder och informerar om järnvägsföretagets tågtrafik är järnvägsföretaget helt beroende av att Trafikverket har processer som är i linje med de lagar som Trafikverkets kunder, det vill säga järnvägsföretaget är skyldig att följa.

Kalmar Länstrafik ser att sloandet av tidsramen också ska medföra att järnvägsföretaget ska få ersättning för den ekonomiska skada som den sena planeringen innebär.

LÄNSTRAFIKEN KRONOBERG

Länstrafiken Kronoberg ser att slopande av tidsgränserna i 7.5.2 skapar otydligheter för JF och dess kunder. JF är enligt EUs passagerarförordning ersättningsskyldiga vid ändringar av resenärens resväg mindre än 72 timmar innan resan ska genomföras. Sloandet av 48 timmars regeln i 7.5.2 innebär att JF i ännu större grad riskerar att stå med trafikförändringar som kommer i sent skede vilket får effekter för resenärernas påbörjade eller kommande resa. Även ombord personalen påverkas då ett planeringsarbete innan avstängning inte kunnat göras. Tidigare har Trafikverket dessutom avslagit ersättning för ekonomisk skada som avstängning av banor inneburit för JF. Vi ser att sloandet av tidsramen också ska medföra att JF ska få ersättning för den ekonomiska skada som den sena planeringen innebär.

Trafikverkets kommentar:

Tidsangivelsen 48 timmar är inte relevant i sammanhanget. Att vi har tagit bort tidsangivelsen innebär inte att Trafikverket har sänkt ambitionsnivån, tvärtom att vi arbetar för att snabba upp och utveckla processen.

När det gäller Jönköpings Länstrafik påpekande angående driftsplatsen Mariannelund, så ingår det inte i samrådsunderlaget varvid frågan lämnats vidare för hantering i separat ordning.

Bilaga 7 B – Hanteringsregler vid olycka och tillbud

1.2 Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 7 D – Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

SJ AB

Inga synpunkter.