

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa
Ärendenummer
TRV 2023/35471

Dokumentdatum
2023-12-08

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Redovisning av samrådssvar om Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2025 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	6
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN	6
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK	6
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	6
Yttranden som anses ligga utanför samrådet om JNB 2025	8
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB	8
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN	8
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	10
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	10
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK	10
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	10
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	11
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	11
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	11
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	12
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	12
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	13
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	13
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	14
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	14
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	15
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET	15
Allmänt om JNB	15
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	16
TRAV-mallar	16
YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG	16
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	16
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	17
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	17
Kapitel 1 Allmän information	17
Avsnitt 1.5 Giltighetstid, avvikelser och publicering	17
Avsnitt 1.5.1 Giltighetstid	17
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	17
Kapitel 2 Infrastruktur	18
YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG	18
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	18
Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner	18
Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik.....	18
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	18

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB.....	19
Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktionen.....	19
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET	19
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet.....	19
YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG.....	19
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	20
Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning	20
Kapitel 4.2.1 Kapacitetsförutsättningar.....	20
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	20
Kapitel 4.2.1.3 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar och kapacitetsplaner	21
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	21
Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats	21
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	21
4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar	22
Avsnitt 4.3.4.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan	22
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	22
Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen	22
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	22
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	23
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	23
Avsnitt 4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan	24
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	24
Avsnitt 4.5.3 Ad hoc-ansökan	24
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	24
Avsnitt 4.6.2 Kompletterad fastställd tågplan.....	24
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	24
Avsnitt 4.8 Regler efter tilldelningsprocessen.....	24
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN	24
Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan.....	25
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB.....	25
Avsnitt 4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)	26
YTTRANDE FRÅN CARGO NET	26
Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter	26
Avsnitt 5.2 Avgiftsprinciper	26
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB.....	26
5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift	27
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB.....	27
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN.....	27
Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter	28
Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge). ...	28

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB.....	28
Avsnitt 5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge).....	29
YTTRANDE FRÅN CARGO NET	29
Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	31
Avsnitt 5.7.1 Allmänna principer	31
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	31
Kapitel 7 Anläggningar för tjänster.....	31
Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter.....	31
Avsnitt 7.3.4.2 Tjänster.....	31
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	31
Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter – spår för uppställning.....	31
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET	31
Avsnitt 7.3.5.6 Tilldelning av tjänst	32
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	32
Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	32
Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar	32
Avsnitt 8.6.1 Allmänt	32
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	32
Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar	33
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	33
Bilaga 2 C STH per sträcka	34
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	34
Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan.....	35
YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB (TÅGAB).....	35
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB	35
Bilaga 4 B Prioriteringskriterier	36
Avsnitt 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader	36
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET	36
Bilaga 4 B — Prioriteringskriterier / Kapitel 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader	36
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET	37
Bilaga 4 D Konstruktionsförutsättningar	37
Avsnitt 1.2 Planerade uppehållstider	37
YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB (TÅGAB).....	37
Avsnitt 1.3 Robusthetstillägg vid tågmöten på enkelspår	38
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK.....	38
Avsnitt 2.1 Stockholm.....	38
Avsnitt 2.1.1.4 Växling	38
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	38
Avsnitt 2.1.1.4 Växling	39
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	39

Avsnitt 2.2 Göteborg	39
Avsnitt 2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst	39
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	39
Avsnitt 2.3 Malmö	39
Avsnitt 2.3.2.2 Uppehållstider	39
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	39
Bilaga 5 B Orsakskoder	40
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	40
Bilaga 7 A Tillgängliga spår för uppställning	40
Tåg och lokvärmeposter	40
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK	40
YTTRANDE FRÅN SJ AB.....	41

Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Bakgrund

På uppdrag av vår ägare Region Östergötland, som är regional kollektivtrafikmyndighet, ansvarar Östgötatrafiken för att planera, samordna och driva kollektivtrafiken i Östergötland. Vi planerar linjer och tidtabeller med buss, tåg och spårvagn med målet att ge kunden en enkel, trygg och bekväm resa och ett bra och pålitligt alternativ till bilen. Vi arbetar för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och ha nöjda kunder. Utformningen av våra resor och tjänster ska också bidra till ett klimatpositivt samhälle.

Östgötatrafiken är en samhällsaktör med ett stort engagemang för samhällsnytta och våra kunders dagliga resor. Resor som grundar sig på ett stort och komplext trafiksystem, men som ska uppfattas som enkla och attraktiva.

Östgötapendeln är grunden Östgötatrafikens trafiksystem och är därför alltid högt prioriterad. Stora ekonomiska resurser är investerade för att Östgötapendeln ska bidra till att nå de mål som Region Östergötland har satt upp. Det är därför av yttersta vikt att vi är pålitliga med hög regularitet och punktlighet

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Trafikverket ett särskilt uppdrag att inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer, för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet.

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet.

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2025 som Trafikorganisatör för tågsystemet Krösatågen.

Krösatågen är ett av Sveriges största tågsystem för upphandlad trafik med över 7 miljoner tågkilometer per år och trafikerar i 7 av Sveriges regioner från Östergötland i norr till Skåne i söder.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik ägs av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för

ägarna vad gäller regionaltågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regionaltågstrafik inom Mälartågslinjerna. Därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionaltågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

Mälardalsregionen är i hög grad beroende av goda kommunikationer inom och mellan länen. Bra kommunikationer bidrar till ökad tillgänglighet och med detta bland annat till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Kollektivtrafiken utgör dessutom ett mycket viktigt verktyg i omställningen till ett klimatsmart samhälle.

De senaste tågplanerna – och så även T24 - har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen. Bristerna, som har sin grund i att spårkapaciteten understiger efterfrågan, har resulterat i tåglägen som negativt påverkar våra resenärer och inte minst dagliga pendlare. Bristerna består av tåglägen som avviker mot de tidslägen som arbetspendlarna och näringslivet efterfrågar, slopade stationsuppehåll samt tidpåslag som förlänger restiden för kunderna och samtidigt ökar produktionskostnaderna. Sammantaget hämmar dessa brister samhällets övergripande mål, utvecklingen av arbetsmarknadsområdet samt överflyttningen till miljövänliga transportlösningar. Mälardalstrafik ser därför behov att Trafikverket forcerar arbetet med att förstärka infrastrukturen samt att se över dagens planerings- och tilldelningsprocess med syfte att skapa mer långsiktighet.

Mälardalstrafik översänder härmed följande kommentarer och synpunkter på Samrådsutgåva för JNB 2025.

Trafikverkets kommentar:

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

Yttranden som anses ligga utanför samrådet om JNB 2025

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Behov av en grundlig samhällsekonomisk trafikslagsövergripande analys av de planerade höjningarna av banavgifterna för godstågstrafiken. Enligt Trafikverket förväntas höjningen av banavgifterna leda till en minskning av godstrafikvolymen med 3,1 %. För att bättre förstå konsekvenserna av dessa förändringar på samhället som helhet, inklusive dess påverkan på näringslivet, miljön, och den övergripande ekonomin, är det av yttersta vikt att genomföra en noggrann och omfattande analys. Vi begär att Trafikverket undersöker och presenterar en samhällsekonomisk trafikslagsövergripande analys som inkluderar de externa effekterna av höjda banavgifter för godstrafiken. Hur kommer minskningen av godstrafikvolymen att påverka utsläpp av växthusgaser, trängsel och andra miljöfaktorer? Vilka är de förväntade effekterna på luftkvaliteten och klimatförändringarna? Det är viktigt att varje trafikslags slitage mäts på ett rättssäkert, naturvetenskapligt och verifierbart sätt. Vidare är det olyckligt att incitament för att optimera kapacitetsutnyttjandet inte bara tas bort som i fallet med passageavgifter. Vad gäller godståg så förvärrar ni situationen genom att hög tågfullnad i form av tåg vikt innebär högre procentuell banavgiftshöjning, det samtidigt som alla ropar efter längre/tyngre/större godståg i syfte att reducera antalet tåg.

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Nedan redogörs för Östgötatrafikens huvudsakliga synpunkter på JNB 2025.

Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder

Trafikverket måste prioritera underhåll och höja kvalitén på infrastrukturen. De brister i infrastrukturen som funnits i många år och som nästan dagligen visar sig form av störningar som leder till bristande punktlighet och inställda avgångar, måste åtgärdas.

Pendeltågens attraktivitet ligger i täta avgångar varför små störningar snabbt blir till påverkan på hela konceptet. Det i sin tur leder till att förtroendet för järnvägstrafiken i stort minskar, vilket är olyckligt med tanke på dess viktiga roll som ett hållbarare alternativ till bilen.

Östgötatrafiken ställer sig positiva till att större avstängningar sker om det höjer kvalitén på infrastrukturen och innehåller kapacitetshöjande åtgärder.

Ett villkor är dock att framförhållningen och information om hur avstängningen är tänkt att genomföras delges på ett tidigt stadium.

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

Vi har en kapacitetsbrist i infrastrukturen sedan många år tillbaka och trängseln kommer med stor sannolikhet fortsätta öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder i Östergötland för att möta den trängsel som finns på banorna och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar.

Tilldelningsprocess och prioriteringsregler

Östgötatrafiken har vid flera tillfällen tidigare framfört synpunkter på att hela planeringsprocessen måste tidigareläggas. Framför allt är det den slutliga fastställsetidpunkten som behöver tidigareläggas då det i och med dagens tidsplan inte medger goda möjligheter att kunna planera anslutande busstrafik på ett kvalitetssäkert sätt. Anslutande busstrafik är avgörande för att hela-resan-perspektivet ska tillgodose och att det kollektiva resandet ska vara ett attraktivt alternativ.

Ett verktyg som redan finns hos Trafikverket är ramavtal där sökanden kan få kapacitet tilldelad för flera år på en gång. (kap 3.3.1). Det skulle vara till gagn för pendeltågen där tidtabellen är lika år från år. Trafikverket har valt att inte använda ramavtal, utan att ange orsak.

Regionerna har genom medfinansiering av infrastruktur och satsningar på nya tåg samt ett ökat utbud tagit ett stort ansvar. Östgötatrafiken vill därför återigen påtala att villkor för tilldelning av kapacitet måste vara sådana att regional-tågstrafiken inte missgynnas i förhållande till annan trafik. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt sett tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet. Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper (kap 4.6.1) bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för tjänsteresor. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer

sårbara för dåliga eller avvikande tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan. Det är orimligt att tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder, tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Tåg som ansöks för enstaka dagar per vecka eller kortvariga perioder bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Sedan uppmanar vi också Trafikverket att via JNB börja jobba efter regeringens direktiv, att det är lokal, regional och godståg som är prioriterade. Vår uppfattning är att man fortsatt prioriterar ner Region Skånes och Skånetrafikens tåg. Detta är ett förlegat arbetssätt som måste ändras.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Kapitel 6 Operativ drift

Trafikverket måste anpassa och förbereda sin driftorganisation utifrån den kapacitet man säljer. Driftledningscentralerna MÅSTE få resurser och verktyg, så att de kan genomföra vår beställda och beviljade tågtrafik.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Avsnitt 6.3.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner.”

Alltför ofta ser vi att rättidiga tåg nedprioriteras av driftledningar till fördel för att tidiga eller sena tåg släpps fram i strid med ovan. Detta ger följder att rättidiga tåg i vissa fall blir inställda viss sträcka som följd av prioriteringen av tidigt eller sent tåg. Detta gäller särskilt när tåg färdas genom fler än ett driftledningsområde.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Kapitel 2, Infrastruktur, generell kommentar

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder

så att trafiken på banorna i Mälardalen kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet.

Ett flertal brister har lett fram till att delar av infrastrukturen förklarats överbelastad liksom för tidigare år. Bristerna i infrastrukturens kapacitet finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt fortsätta öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder i Stockholm-Mälardalsregionen för att möta den trängsel som finns på banorna och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar, därutöver säkerställer en underhållsorganisation som förebygger underhållsarbetet av infrastrukturen och löpande minskar antalet akuta fel i infrastrukturen.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 3.3.1. Ramavtal

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

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 2.4. Trafikrestriktioner/ bilaga 2 e övrig tillgänglighetspåverkan

Bandelen 349 Västerås norra-Kolbäck: Det är angeläget att utpekade risker utmed vältrafikerade bandelar som denna åtgärdas snarast.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 4.6.1 Tilldelning av kapacitet efter överbelastning

I väntan på, eller som del av implementeringen av TTR bör ett system med fördefinierade tåglägeskanaler prövas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter.

Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt sett tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen. Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess

anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för tjänsteresor. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan.

Det är orimligt att tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder, tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Tåg som ansöks för enstaka dagar per vecka eller kortvariga perioder bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 4.9. Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

Regionerna har genom medfinansiering av infrastruktur och satsningar på nya tåg samt ökat utbud tagit ett stort och långsiktigt ansvar. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen behöver dock också planeringsprocessen förbättras. Det finns ett behov av långsiktighet och stabila fleråriga förutsättningar, något som gagnar medborgare, näringsliv och inte minst persontransportbranschen. Mälardalstrafik välkomnar därför initiativen inom ramen för TTR och ser fram emot en fortsatt bra dialog om implementeringen, tillsammans med övriga aktörer i branschen och Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocess

Generellt 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. Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara väl genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg.

Med erfarenhet från tågplaneprocesserna de senaste åren behöver Trafikverket tillräckligt med planeringsresurser för att möta efterfrågan på planering i god tid och med god kvalitet. Motsvarande gäller för banarbetsrevisionerna, det är nödvändigt att Trafikverket framöver klarar

tidsfristen om fyra månader för att tågtrafiken ska kunna publiceras till kunderna senast tre månader innan aktuell resdag. Läget var exceptionellt i samband med införandet av MPK och Mälardalstrafik instämmer i kritiken som har framförts av hela branschen om att processen är helt oacceptabel ur flera olika perspektiv. Vidare måste Trafikverket säkerställa att de digitala planeringssystemen löpande under tågplanens konstruktion konsekvent har hög prestanda utan långa svarstider.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

Mälardalstrafik har noterat att passageavgiften för storstäderna ska slopas 2025. Vi har tidigare kritiserat denna typ av avgift med tanke på kollektivtrafikens uppdrag och välkomnar därför denna förändring.

Generellt rekommenderar vi att modellen för återkommande prisökningar utöver normal indexhöjning ses över tillsammans med företrädare för branschen. De senaste årens takt för kostnadsökningarna av banavgifterna motverkar nationella och regionala mål för ökat resande inom hållbara transportsystem. Vidare anser vi att banavgifterna bör reduceras för de bandelar där hastighetsnedsättningar innebär att ordinarie banstandard och utlovad kapacitet inte uppnås, t.ex. för en längre period än 3 månader. Hastighetsnedsättningar kan förutom direkta förseningar även riskera att omlopp eller anslutningar påverkas med negativa effekter för kunder, kostnader och intäkter.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.1 Inledning

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

SJs synpunkt: Det här tolkar vi som att ägaren till anläggningen också ser till att dess skick är i brukligt skick både sett ur arbetsmiljömässig aspekt eller teknisk funktion.

I Hagalund finns det servicegångar och vattenposter på Trafikverkets spår. Det är alltså Trafikverkets ansvar att standarden upprätthålls

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

SJs synpunkt: På vissa bangårdar har Trafikverket ärvt anläggningar som järnvägsföretagen anser tillhör de befintliga uppställningsspåren som till exempel servicegångar, trucköverfarter, vattenposter mm. Dessa anläggningar och faciliteter är en förutsättning för att tågen ska få den service som krävs och för att tågen ska kunna levereras i tid till kund.

SJ efterlyser ett ökande engagemang från Trafikverkets sida i frågor som rör lokalisering av depåområden för den här typen av verksamhet. Likaså behöver Trafikverket vara en aktiv part vid nyanläggning av sådana verksamheter inom befintliga depåer eller terminalområden.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter

SJs synpunkt: I detta avsnitt delas stationer i landet upp i två olika zoner. De som anses vara mest trafikerade hamnar i zon A och övriga i zon B.

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

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

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

SJ ifrågasatte till JNB 2024 också den kraftiga höjningen från 5:50 kr till 6:97 kr. Det var en höjning på 27 % vilket SJ inte anser är skäligt med tanke på många uppställningsspårs dåliga kvalitet. Nu till 2025 görs ytterligare höjning från 6:97 kr till 7:91 kr. Ytterligare 13,5% höjning. Detta ifrågasätts igen med tanke på ovanstående synpunkter.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Bilaga 1 B Avgifter

SJs synpunkt: Se anmärkning under 7.3.5.4 Avgifter

Uppställning zon A: En indexhöjning 2023 – 2024 på 27 %. Indexhöjning 2024 – 2025 på 13,5%. Detta anser SJ vara orimligt mycket.

SJ ser heller fortfarande ingen differentierad prissättning. Vi betalar lika mycket för ett nedgången spår i Tomtebodavägen, med en rad arbetsmiljömässiga brister och som inte har några faciliteter förutom spår, som för ett spår i Hagalund med Servicegång, tågvarmepost, vattenpost mm

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Avsnitt 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer

Att återinföra och utveckla arbetet med plattformslägen är önskvärt, inte minst från ett kund- och punktlighetsperspektiv. Saknar denna typ av aktivitet och beskrivning i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Dessa yttranden anser vi ligger utanför samrådet om JNB 2025. Processen medger inte att, under den korta perioden mellan samrådstidens slut och publiceringen av JNB 2025, hantera eller besvara synpunkter som är av allmän karaktär eller som innebär omfattande ändringar i Trafikverkets verksamhet. Synpunkterna vidarebefordras istället inom Trafikverket.

Allmänt om JNB

YTTRANDE FRÅN CARGO NET

På bakgrund av höringsperioden om Järnvägsnätsbeskrivning 2025, heretter kalt JNB, som Trafikverket har publicerat på sine nettsider, följer her CargoNet sine kommentarer til Trafikverket. Vi ber om at Trafikverket tar hensyn til disse i den endelige utformingen av JNB 2025.

Generelt er CargoNet positive til endringene som gjøres i JNB 2025. Vi vil nevne at vedlegget som viser endringene i hvert kapittel gjør det enkelt for oss som togoperatør å navigere i utgaven. Vi vil også nevne at JNB-dagen var godt gjennomført og Trafikverket har en god prosess for å involvere partene som har en aktiv roll i jernbanetrafikken i Sverige.

Vidare följer kommentarer til enkeltpunkter i forslaget.

Trafikverkets kommentar:

Tack för er återkoppling. Vår avsikt är att vara tydliga, transparenta och underlätta samrådsprocessen.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avslutningsvis vill vi påtala vikten av att samtliga faktorer som påverkar tågtrafikens förutsättningar oavsett om det rör tåglägen, infrastruktur, stora och medelstora banarbeten, eller ekonomiska förutsättningar måste vara givna i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Innehållet i Trafikverkets järnvägnätsbeskrivning följer de krav på innehåll som finns i lagar, förordningar och föreskrifter.

TRAV-mallar

YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG

Trafikverket erbjuder sig via TRAV avtalet att jobba med och redovisa punktligheten. Vi anser att även regulariteten ska redovisas och arbetas med.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten relaterar inte till innehållet i de TRAV-mallarna som ingår i detta samråd och förs därför vidare till Kundansvariga för fortsatt hantering.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Trafikverket erbjuder sig via TRAV avtalet att jobba med och redovisa punktligheten. Vi anser att även regulariteten ska redovisas och arbetas med. Kunderna är inte nöjda om ett tåg går i tid, och följande två är inställda.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten relaterar inte till innehållet i de TRAV-mallarna som ingår i detta samråd och förs därför vidare till Kundansvariga för fortsatt hantering.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkter: Punkt 9 innehöll fram till TRAV för T22 en skrivelse om att ändringar och tillägg i JNB kapitel 8 ska för att vara gällande göras skriftligen och vara undertecknad av båda parter. Att denna lydelse har strukits i avtalet anser SJ inte vara godtagbart. SJ anser att Trafikverket inte ensidigt kan ändra allmänna villkor.

Vi önskar att texten om att ändringar i JNB kapitel 8 måste göras skriftligen och vara undertecknad av bägge parter läggs med under punkt 9 i TRAV igen.

Trafikverkets kommentar:

Enligt avsnitt 1.5.2 Avvikelser i samrådsutgåvan av JNB 2025 är det endast om akuta säkerhetsskäl föreligger eller att lag eller annan bindande inter- eller nationell författning ändras som avvikelse från redan publicerad järnvägsnätsbeskrivning kan bli gällande utan att ha föregåtts av samråd. Alla andra ändringar av JNB samråds via avvikelsemeddelande.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

TRAV för uppställning behöver tydliggöra en möjlighet att det kan vara trafikorganisatör som ansöker och äger tilldelningen, men operativt utnyttjas av järnvägsföretaget.

Trafikverkets kommentar:

Spår för uppställning ingår i den tilldelade kapacitet som benämns som "annan tjänst" i de trafikeringsavtalsmallar som är till för järnvägsföretag respektive trafikorganisatörer. TRAV-mallen för uppställning är till för avtal med part som endast tilldelats tjänst i form av spår för uppställning och där part enligt sådant avtal inte ges rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik.

Kapitel 1 Allmän information

Avsnitt 1.5 Giltighetstid, avvikelser och publicering

Avsnitt 1.5.1 Giltighetstid

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Giltighetstiden ska vara 15 dec 2024 kl 00 – **13 dec** 2025 kl 23.59.

Trafikverkets kommentar:

Tack för att ni uppmärksammade tryckfelet.

Kapitel 2 Infrastruktur

YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG

Bilaga 2 av infrastruktur inte helt korrelerar med verkligheten, gäller framförallt plattformslängder, höjder som behöver säkerställas. Ex Kungsbacka som anges till hög men är mellan. Även Klostergården har en station, som inte finns med

Trafikverkets kommentar:

Till bilaga 2A hämtar vi uppgifter från baninformationssystemet BIS. Vi är tacksamma för synpunkter om felaktigheter så att vi kan rätta till uppgifterna.

Uppgift om plattform vid driftplatsdelen Klostergården finns i bilaga 2A under fliken kommande ändringar.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Vid granskning har vi noterat flera fel i den redovisade infrastrukturen för T25. Klostergården har en station, som inte finns med. Svedala station är ombyggd T25 med längre plattformar. Detta redovisas inte och därför behöver en totalöversyn göras.

Vi undrar också över hastigheten på Skånebanan. Vi uppfattar JNB, som att det bara är en delsträcka man höjt hastigheten på. Vår uppfattning är att men redan 2015 skulle haft högre hastighet på långa delar av sträckan. Detta vill vi att ni undersöker.

Trafikverkets kommentar:

Uppgift om plattform vid driftplatsdelen Klostergården finns i bilaga 2A under fliken kommande ändringar.

Längre plattformar i Svedala har vi inte fått uppgifter om. Vi undersöker detta.

Uppgifter om hastighet på Skånebanan utgår från de uppgifter som finns i underlag till linjeboken. Vi undersöker detta.

Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner

Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Nuvarande formulering avseende Citybanan i Stockholm medger inte att annan persontrafik tillfälligt vid exempelvis akut omledning eller banarbeten får trafikera genom Citybanan, det bör tillföras text om att även annan

persontrafik tillfälligt kan få trafikera genom Citybanan (utan uppehåll pga plattformsdörrarna) efter godkännande av Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Dispens för posttåg på Citybanan måste säkerställas löpande från Trafikverkets sida. Detta bör vara en varaktig dispens.

Trafikverkets kommentar:

Citybanan är byggd för att separera pendeltågstrafik från övrig trafik och för att frigöra kapacitet på spåren genom Stockholm Central. För annan trafik än pendeltåg finns möjlighet till omledning via Citybanan om fordonen uppfyller de tekniska krav som ställs. Vi ser över textformuleringen med syfte att förtydliga detta.

Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktionen

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Vi menar att den föreslagna restriktionen för Citytunneln att den endast får trafikeras av sovvagnståg i undantagsfall och efter särskild dispens är oacceptabel och saknar rättslig grund. Om denna restriktion införs innebär det att det inte finns någon alternativ sträcka för sovvagnståg söder om Malmö, om sträckan via Östervärn inte är farbar, då vi förutsätter att ett dispensförfarande inte går att genomföra i det operativa skedet. Även andra persontåg som saknar nödbromsblockering och/eller brandlarm som inte medför passagerare behöver fortsatt kunna framföras i Citytunneln som tjänstetåg, utan särskild dispens.

Trafikverkets kommentar:

Citytunneln är byggd för en viss typ av trafik. För att köra annan trafik krävs dispens. Vi undersöker hur denna dispens ska hanteras och ser över textformuleringen med syfte att göra den tydligare.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN AB ÖRESUNDSTÅG

Öresundståg AB lämnar övergripande kommentarer till JNB.

Trafikverket måste återinföra fysiska planeringsmöten för banarbetsplanering där projekten och samtliga beröra trafikföretag träffas. Under hösten har TRV återinfört revisionsmöten för T24, vilket är ett mycket bra beslut. Dessa behöver dock utvecklas ännu mer. I samband med att nu regeringen beslutat

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

om många omfattande infrastrukturåtgärder i Skåne, kommer det vara helt avgörande att i god tid samplanera dessa. Även enkelspårsarbeten måste planeras i god tid, och inte som idag hanteras operativt. Trafikverket måste se sin roll som samhällsaktör i dessa arbeten, då arbetena kan påverka kommuner, arbetsplatser, ersättningstrafik mm. Dessa intressenter måste ha tid på sig att gör åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Möten kommer att hållas, men de är inte avsedda att vara arbetsmöten.

Trafikverket arbetar löpande för att utveckla mötena med ambitionen att de ska vara så givande som möjligt.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken lämnar övergripande kommentarer till JNB.

Trafikverket måste återinföra fysiska planeringsmöten för banarbetsplanering där projekten och samtliga beröra trafikföretag träffas. Under hösten har TRV återinfört revisionsmöten för T24, vilket är ett mycket bra beslut. Dessa behöver dock utvecklas ännu mer. I samband med att nu regeringen beslutat om många omfattande infrastrukturåtgärder i Skåne, kommer det vara helt avgörande att i god tid samplanera dessa. Även enkelspårsarbeten måste planeras i god tid, och inte som idag hanteras operativt. Trafikverket måste se sin roll som samhällsaktör i dessa arbeten, då arbetena kan påverka kommuner, arbetsplatser, ersättningstrafik mm. Dessa intressenter måste ha tid på sig att gör åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Möten kommer att hållas, men de är inte avsedda att vara arbetsmöten.

Trafikverket arbetar löpande för att utveckla mötena med ambitionen att de ska vara så givande som möjligt.

Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning

Kapitel 4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik planerar för att kunna direktvända ER1 på Stockholms Central, dels för att kunna sänka samhällets kostnader för regionaltågstrafiken, dels för att minska rörelser av tomma fordon till andra vändspår samt till och från Hagalund eller Älvsjö och därmed minska det totala kapacitetsutnyttjandet. För att anpassa antalet fordon till efterfrågad kapacitet per avgång planeras även för till- och fränkoppling av fordon, dock inte i stor omfattning och tillkoppling normalt bara i samband med att tåget

har Stockholm C som slut- eller startstation ("växling" utan kunder i tåget) och inte i genomgående tåg.

De begränsningar som anges i JNB för Stockholm C (inkl i bilaga 4D) bör tonas ned från krav till en mildare rekommendation, det bör därefter överlämnas till tågplaneprocessen att hantera ansökningarna och tågplanen tilldelas utifrån de förutsättningarna som gäller vid de aktuella klockslagen. Även villkoren för uppehållstiden och växlingen på Stockholm C bör hanteras på samma sätt.

Trafikverkets kommentar:

Riktlinjerna utgör inte begränsningar för ansökan, men visar hur Trafikverket kommer att planera kapaciteten för att uppnå effektiv trafikering om konflikt uppstår på dessa platser. Se avsnitt 4.2.1.4, nionde stycket.

Kapitel 4.2.1.3 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar och kapacitetsplaner YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Den tidsfrist om fem arbetsdagar som anges i andra stycket är orimlig och bör sträckas ut till tio arbetsdagar. Det måste vara möjligt även för mindre organisationer att klara av tågplaneprocessen på ett lämpligt sätt och samtidigt klara tillfällig frånvaro av trafikplanerare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att fem arbetsdagar är en kort frist som under olyckliga omständigheter kan vara svår att hålla. Mot det måste man väga att Trafikverket inte kan påbörja planeringen av tågplanen på aktuella och angränsande sträckor innan svaren har mottagits. En längre tidsfrist riskerar att innebära att hela tågplaneprocessen fördröjs vilket kommer att få stora konsekvenser inte bara för den sökande som har gjort den felaktiga ansökan utan även för alla andra sökande som har ansökt korrekt. Till saken hör också att den sökande kan undvika problemet genom att skicka in en korrekt ansökan.

Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Utifrån tidigare kommentar från Trafikverket i samrådssvar till JNB 2024 önskar SJ ett förtydligade om vem som äger och ansvarar för vattentryckningsanläggningen på Trafikverkets spår i Hagalund.

Trafikverkets kommentar:

Jernhusen äger och ansvarar för befintliga vattentryckningsanläggningar i

Hagalund och även de vattenledningar som de är anslutna till. Trafikverket kommer inte föra in några uppgifter om dessa anläggningar i avsnitt 4.2.1.4 i järnvägsnätsbeskrivningen.

4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Avsnitt 4.3.4.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan

YTTRANDE FRÅN MÅLARDALSTRAFIK

I sista stycket anges en begränsning ”...men inom samma tågtyp.” Denna begränsning bör tas bort, fördelningen av kapaciteten måste kunna göras mellan samtliga tågtyper.

Trafikverkets kommentar:

Enligt SERA bilaga VII ska Trafikverket göra en uppdelning efter typ av trafik. Ändras inte i JNB 2025.

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN MÅLARDALSTRAFIK

Den 19 augusti 2024 ska internationell trafik ansökt via PCS fastställas, d.v.s. cirka en månad innan tågplanen T25 fastställs samt innan perioden för tvistlösning. Att ha olika tidpunkter för fastställelse av tåglägen ses som diskriminerande och innebär exempelvis att internationella tåglägen har företräde före annan tågtrafik och att möjligheten att begära tvist mot dessa därmed exkluderas. Trafikverket behöver därför ta initiativ till att denna skillnad i tilldelningsprocessen snarast arbetas bort. I avvaktan på att fastställelsen samordnas i tid måste Trafikverket förändra sin arbetsprocess. Det innebär att konflikter med internationella tåg måste vara hanterade innan 19 augusti, något som Trafikverket inte klarat av i processen inför fastställelsen av T24. Innebär vidare att Trafikverket inom ramen för den särskilda processen tidigt för alla andra sökanden klargör vilka tåglägen som ingår i fastställelsen av internationella trafik samt redovisa till övriga ansökande vilka tåglägen som påverkas av dessa tåglägen och har planerade avvikelser mot ansökan inför fortsatt slutplanering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar uppfattningen att den nuvarande ordningen där tåglägen fastställs vid olika tidpunkter beroende på i vilket system de har ansökts är mindre ändamålsenlig och skapar svårigheter för alla inblandade parter i flera skeden av tilldelningsprocessen. Trafikverket har därför påbörjat ett

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

arbete för att undersöka hur tågplanprocessen kan förändras så att dessa problem löses, men det kommer tyvärr inte finnas möjlighet att implementera några mer genomgripande förändringar i arbetet med tågplan 2025.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Övrigt

Publicerade grafer och dess indelning måste vara relevanta i dess redovisning av sträcka respektive tidsindelning. I detta gäller att tidsintervallen i grafer normalt bör omfatta 2, 4 eller 6 timmars intervaller, ej 1 och 8 timmars intervall som för T24 och som sannolikt passar för få sträckor eller få trafikorganisatörer eller järnvägsföretag. Vidare måste flera grafer få en förändrad sträcka och vara anpassade till den generella trafikstrukturen, exempelvis bör trafiken på Svealandsbanan, Mäljarbanan och UVEN få en annan indelning i graferna.

Trafikverkets kommentar:

Detta är detaljfrågor som inte lämpar sig för att regleras i järnvägsnätsbeskrivningen. Synpunkterna har dock vidarebefordrats till relevant enhet inom Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Saknar tvistlösningsperiod för den internationella trafiken i processen, detta skapar låsningar i tågplanen med nationella konsekvenser. Tidplanen för tågplanprocessen bör ses över, SJ förespråkar att JF ska involveras i denna översyn och ges möjlighet att lämna synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar uppfattningen att den nuvarande ordningen där tåglägen fastställs vid olika tidpunkter beroende på i vilket system de har ansökts är mindre ändamålsenlig och skapar svårigheter för alla inblandade parter i flera skeden av tilldelningsprocessen. Trafikverket har därför påbörjat ett arbete för att undersöka hur tågplanprocessen kan förändras så att dessa problem löses, men det kommer tyvärr inte finnas möjlighet att implementera några mer genomgripande förändringar i arbetet med tågplan 2025.

Avsnitt 4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Förtydligande stycke önskas kring tänkt hantering för LPR-ansökta tåg om Järnvägsföretaget förväntas ta hänsyn till banarbeten eller ej vid ansökanstillfället och om Trafikverket vid hanteringen av det ansökta tåget anpassar mot banarbeten eller ej.

Trafikverkets kommentar:

Förtydligat i avsnitt 4.2.1.3.

Avsnitt 4.5.3 Ad hoc-ansökan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Förtydligande stycke önskas kring tänkt hantering för Ad-hoc-ansökta tåg om järnvägsföretaget förväntas ta hänsyn till banarbeten eller ej vid ansökanstillfället och om Trafikverket vid hanteringen av det ansökta tåget anpassar mot banarbeten eller ej.

Trafikverkets kommentar:

Framgår av avsnitt 4.2.1.3, näst sista stycket.

Avsnitt 4.6.2 Kompletterad fastställd tågplan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Denna punkt bör ligga som punkt 4.5.7 och inte under punkt 4.6 som avhandlar överbelastning.

Trafikverkets kommentar:

Flyttas enligt förslag.

Avsnitt 4.8 Regler efter tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Nyttjande av tilldelat tågläge

Med nuvarande prioriteringsregler och dess tillämpning så står det alla sökande att fritt söka tåglägen (kap 4.8.3). Den sökande med högst prioritet tilldelas sedan tågläget för det kommande året. Om det är många sökande kan Trafikverket ha förklarat bandelen för överbelastad och tvisteförhandling har genomförts. Sedan kan den tilldelade utan eller med låg avgift avboka tågläget (kap 5.6.1) Reglerna och tillämpningen gynnar därför ”okynnessökningar” då man inte riskerar några kännbara konsekvenser. En taktfast tidtabell över längre perioder attraherar pendeltågs kunderna men en högre prioriterad

aktör kan trasa sönder tidtabellen, för att sedan inte köra den trafik man fått sig tilldelad.

Det är ett slöseri med samhällsresurser trots att Trafikverket har verktyg att åtgärda frågan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har en bokningsavgift som syftar till att skapa incitament att så tidigt som möjligt återlämna den kapacitet man blivit tilldelad i den stund det inte längre finns behov att nyttja den. Däremot har Trafikverket inte rätt att "förhindra" en sökande att ansöka och delta i samordning och tilldelning, om denne uppfyller järnvägsmarknadslagets krav att ansöka.

Som framgår i avsnitt 4.8.3 har Trafikverket vissa verktyg att hantera tilldelad kapacitet, men dessa utgör inte ett heltäckande regelverk såsom perioden från inkommen ansökning till och med fastställandet av tågläget.

Syftet med avregleringen i sig är att de aktörer som har transportbehov ska ges möjlighet att själva kunna förfoga över den kapacitet transporten på järnväg medför.

Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Green Cargo önskar förtydliganden om Trafikverkets val att frångå SERA och ändå leverera till godståg vid samma tid som persontåg. Önskar också ett förtydligande om vad "Möjlighet att följa konstruktionsläget och att lämna synpunkter på konstruktionen ges varje vecka som konstruktionen pågår för aktuell revisionsperiod" innebär.

Trafikverkets kommentar:

I bestämmelsen i bilaga VII till SERA-direktivet (punkten 12 i beslut (EU) 2017/2075) anges att infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena med en framförhållning för persontåg om senast fyra månader och om godståg på senast en månad.

Trafikverket har i dagsläget svårt att hantera revisionsärenden för samma kapacitet och tidsperiod i olika omgångar, därför behöver framförhållningen för både person- och godståg vara densamma. Med fyra månaders framförhållning frångås inte skrivningen i bilaga VII, vilken ju endast reglerar senaste datum för de två tågslagen.

Möjlighet att följa konstruktionsläget ges via MPK Visare.

Avsnitt 4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

YTTRANDE FRÅN CARGO NET

Til pkt. 4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

CargoNet ber om at det Trafikverket detaljerer den nye kapasitetstilldelingsprosessen direkte inn i JNB 2025, da tidsplanen er at TTR skal introduseres i togplanen i 2025. Det er også flere sentrale aktiviteter

i forbindelse med TTR som CargoNet ikke kan se står beskrevet, så som hvordan vi som togoperatør bør være med og oppføre oss til den nye processen.

Trafikverkets kommentar:

Tågplan 2025 kommer inte planeras enligt den omarbetade kapacitetstilldelningsprocessen, utan enligt den process som beskrivs i järnvägsnätsbeskrivningen och som i allt väsentligt överensstämmer med tidigare tågplaner. Kommande års järnvägsnätsbeskrivningar kommer att innehålla information om de processer som ska tillämpas då, inklusive eventuella ändringar som följd av TTR-projektet.

Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.2 Avgiftsprinciper

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Som Green Cargo tidigare har påpekat så är det helt felaktigt att ta ut spåravgift för tilldelad kapacitet och som inte avbokats. Det rimmar illa med punkt 5.2.1 där det står att "Trafikverket ska faställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon" Det står även att läsa "Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande". Hur kan TRV ta ut en spåravgift för ett tåg som inte gått, och därmed inte haft någon kostnad som direkt följd av framförandet? För långväga, tunga godstrafik kan det blir väldigt kostsamt att missa att ställa in tåg, medan det för lätta tåg som trafikerar korta sträckor endast betalar en bråkdel av det om det missas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med stöd av 8 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts. Se avsnitt 5.6. Regelverket för avbokning finns för att ge incitament att avboka

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

tåglägen som inte ska användas så att den tillgängliga kapaciteten kan erbjudas annat järnvägsföretag. För tilldelad kapacitet som inte används och som heller inte har avbokats gäller att samma avgifter ska betalas som om kapaciteten hade använts.

Ett icke avbokad långväga tågläge har reserverat mer kapacitet, som istället kunde använts till annat tågläge eller en bättre operativ drift, än ett kortväga tågläge. Därav följer skillnaderna i avgiftsnivån. Då avgiftssystemet är lika för alla järnvägsföretag får det anses både konkurrensneutralt och icke-diskriminerande.

5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Som vi tidigare påpekat så är det felaktigt att ta ut spåravgift för tilldelad kapacitet och som inte avbokats. Det rimmar illa med punkt 5.2.1 där det står att "TRV ska fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon" Det står även att läsa "Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande". Hur kan TRV ta ut en spåravgift för ett tåg som inte gått, och därmed inte haft någon kostnad som direkt följd av framförandet? För långväga, tunga godstrafik kan det blir väldigt kostsamt att missa att ställa in tåg, medan det för lätta tåg som trafikerar korta sträckor endast betalar en bråkdel av det om det missas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med stöd av 8 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts. Regelverket för avbokning finns för att ge incitament att avboka tåglägen som inte ska användas så att den tillgängliga kapaciteten kan erbjudas annat järnvägsföretag. För tilldelad kapacitet som inte används och som heller inte har avbokats gäller att samma avgifter ska betalas som om kapaciteten hade använts.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken anser att det måste vara avgiftsbelagt att begära tider i spår. Idag är det i princip helt möjligt att begära arbeten i spår utan någon påföljd, när man inte använder tiderna. Skånetrafiken vet att det genomförts banarbeten utan att man arbetat i spår. Vi vill vara tydliga med att vi vill att underhållsentreprenörerna SKA kunna få tider i spår. Avsaknaden av fysiska möten och tät dialog mellan alla parter gör att de troligtvis måste

begära för mycket tid i spår för att vara säkra på att få ut underhållet. Detta går att minska med en planering tillsammans.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar med flera initiativ med syfte att säkerställa att planerade tider används och att planerade tider påverkar trafiken så lite som möjligt. Inget av dessa initiativ handlar i dagsläget om att ta ut avgifter men däremot undersöker vi olika möjligheter att i kontrakten med entreprenören ha ekonomiska incitament för bättre planering och nyttjande av tider.

Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge).

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Angående spåravgift så finns det absolut ett samband med tågens bruttovikt och tågens genomsnittliga axellast gällande kostnaden för underhåll. Det är dock flera faktorer som spelar in i slitaget och kostnaden för underhåll. Exempel på det är tågets hastighet, de ingående fordon i tåget och dess vagnegenskaper. Detta borde vägts in i spåravgiftens tariffer. Olyckligt nog har Trafikverket i sin avgiftsstruktur för spåravgift helt ignorerat detta, och nöjt sig med att peka ut tunga tåg som orsak till slitaget på infrastrukturen.

Green Cargo kräver, som nämnts i tidigare stycke, att Trafikverket analyserar och presenterar en objektiv syn på hur alla tågsorter sliter på infrastrukturen, inte som i nuvarande form, endast på tyngd som slitage-faktor. Hur sliter till exempel ett snabbgående persontåg?

Green Cargo har även synpunkter på att spåravgift och tåglägesavgift tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning, i de fall Trafikverket är den orsakande parten till omledningen. Det borde fungera så att vi ska betala för planerad färdväg i dessa fall.

Passageavgifter syftade till att sätta ett pris på kapacitetsbehov på områden och vid tider där kapaciteten var knapp. Motsvarande pris finns för uppställning genom de olika zon-indelningarna med skillnaden att den prissättningen kvarstår. Olyckligt att TRV väljer att ta bort incitament för kapacitetsbeställningar. Men när ni ändå gör det så bör även differentieringen för uppställningar ifrågasättas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets banavgifter står i överensstämmelse med 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365) och med genomförandeförordning

(EU) 2015/909. I nuläget planerar Trafikverket inte att differentiera avgifterna utifrån andra faktorer än tågens medelaxellast.

Förändringen i uttag av spår- och tåglägesavgifter vid omledning är en anpassning till Järnvägsmarknadslagen (2022:365) 8 kap 3§: Avgifter för användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§ Trafikverkets avgiftsuttag måste ske enligt gällande lagstiftning och kan inte avtalas bort. Detta innebär att spår- och tåglägesavgifterna beräknas efter faktisk nyttjad färdväg vid omledning, oavsett vilken färdväg som tidigare tilldelats.

Uppställning har i sin konstruktion med zon A och zon B en differentiering som syftar till att den som anser att det är ytterst nödvändigt att ha uppställning inom zon A ska ha valmöjlighet att boka tjänsten och betala för detta, medan den aktör som inte anser att det är nödvändigt istället hänvisas till zon B. På platser med hög belägningsgrad för uppställning behöver Trafikverket fortfarande kunna styra kapacitetsnyttjandet, och detta görs genom incitament. Modellen kommer kvarstå under Tågplan 2025.

Avsnitt 5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge).

YTTRANDE FRÅN CARGO NET

Til pkt 5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

CargoNet er sterkt kritisk til forslaget om avgiftsøkningen som ligger i samrådsutgaven av JNB 2025. Vi anser at økningen som presenteres vil dramatisk svekke jernbanen som et konkurransedyktig transportalternativ og lamme de initiativ som aktivt jobber med å overføre gods fra vei og sjø til bane. Forslaget kommer i direkte konflikt med nasjonale og internasjonale strategier og direktiver som skal fremme mer gods på jernbane.

I dokumentet «effekter av nye banavgifter» presenteres flere forutsetninger og effekter som CargoNet mener er urealistiske og feilaktige. Resultatoppsummeringen peker på at etterspørselen etter godstransport på kort sikt synker med 3%. Vi motsetter oss denne påstanden. For kombitrafikk som er det segmentet CargoNet primært opererer i, vil den totale nettoeffekten være vesentlig større. Overførbarheten til andre transportformer er undervurdert i denne rapporten då enhetstypene som går i kombinerte godstog veldig enkelt kan føres over til for eksempel vei.

Det beskrives videre at det i beregningene er lagt til grunn at jernbaneselskapene tilpasser seg gebyrendringene ved å endre prisen ovenfor transportkjøperne. Ved kun å vurdere transportkostnadselastisiteten for økte avgifter tar man ikke hensyn til andre kostnadsøkninger som finnes i bransjen og som rammer godsoperatørene. Det hemmer også operatørens mulighet til å dekke andre interne eller eksterne kostnadsøkninger som kommer. For blant annet grenseoverskridende trafikk har svenske Tullverket besluttet å implementere transittprosedyren som fortollingsmetode for jernbane. Denne beslutningen er også mer kostnadsdrivende og vi ser at disse to økningene isolert sett vil slå ut konkurranskraften for grenseoverskridende jernbanetransport mellom Norge og Sverige.

CargoNet ber Trafikverket gjøre en ny vurdering for økte avgifter som er vesentlig lavere og i tråd med tidligere års avgiftsøkninger.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets avgiftssättning regleras i järnvägsmarknadslagen (2022:365). Enligt lagens kapitel 8 ska avgifterna för tjänsten tågläge fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Vi kallar avgifterna för marginalkostnadsbaserade avgifter och följer KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2015/909 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. För ett antal år sedan beräknade Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i uppdrag av Trafikverket järnvägstrafikens marginalkostnader. Vi använder dessa marginalkostnader i vår avgiftssättning.

Banavgifterna för godstrafiken har under många år legat under den lagstadgade miniminivån (marginalkostnadsnivån) och i februari 2022 fattade Transportstyrelsen beslutet att förelägga oss att senast till T25 ta ut banavgifterna enligt järnvägsmarknadslagens krav. Vi höjer alltså avgifterna för att järnvägsmarknadslagen kräver det och för att Transportstyrelsen har förelagt oss att göra så. Sedan har Trafikverket under vissa förutsättningar möjlighet att ta ut högre avgifter än vad järnvägsmarknadslagen föreskriver (sådana påslag kallar vi för "mark-ups"). Vi tar från och med T24 inte längre ut några mark-ups av godstrafiken för att inte belasta godstrafiken mer än nödvändigt.

TRV 2023/101861 Effekter av förändrade banavgifter ligger med andra ord inte till grund för vårt beslut att höja avgifterna för godstrafiken till T25.

Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Avsnitt 5.7.1 Allmänna principer

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: SJ önskar ett förtydligande huruvida det är rätt att ta ut kvalitetsavgifter vid avgången ut från Hagalund då det är flera infrastrukturägare och flera järnvägsföretag samt andra parter som kan vara relaterade till orsaken till en försening.

Trafikverkets kommentar:

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

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

Avsnitt 7.3.4.2 Tjänster

YTTRANDE FRÅN SJ AB

”På grund av att Trafikverket saknar planeringsstöd som gör det möjligt att tilldela infrastrukturen så detaljerat, tillhandahålls inte tjänsten under Tågplan 2024.”

SJs synpunkt:

Denna text har stått i Trafikverkets JNB varje år minst sedan 2015.

SJ undrar om det inte finns någon ambition att utveckla systemstöd som skulle underlätta spårplanering och kapacitetsfördelning på en större driftplats?

Trafikverkets kommentar:

Det finns i nuläget inga beslut om att utveckla ett sådant systemstöd.

Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter – spår för uppställning

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Med bakgrund i de höjda kostnaderna för uppställningskapacitet förordar vi att Trafikverket omarbetar principen för hur avgift tas ut från att idag debitera utifrån spårlängden sett *till påbörjat hundratal meter* till att övergå till

påbörjat tiotal meter. Ett spår som till exempel är 100 meter långt kostar med den nuvarande prisnivån lika mycket som ett spår som är 199 meter — dvs ca 140 000 kr per år (om spåret är tilldelat dygnet runt under ett år). Är spåret däremot 200 meter långt blir motsvarande kostnad 210 000 kr per år. Något som inte bidrar till att optimera uppställningsutnyttjandet utifrån ett ekonomiskt styrningsperspektiv.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med oss synpunkten i det fortsatta arbetet med att utveckla tjänsten Spår för uppställning och dess avgiftsmodell.

Avsnitt 7.3.5.6 Tilldelning av tjänst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Järnvägsföretagen har inte möjlighet att till Hagalund söka spår utifrån önskad tåglängd. Orsaken till detta är att Järnvägsföretagen har också behov att till exempel städa sina tåg samt även fylla på vatten på fordonen. Dessa tjänster är en förutsättning för att kunna bedriva persontrafik. Därför måste Järnvägsföretagen söka utefter specifika spår. De etablerade järnvägsföretagen har som regel kunskap om vilka uppställningsspår som har tillgång till servicegångar och vattenposter, (se även synpunkt 4.2.1.4).

Trafikverkets kommentar:

Sökande ska i första hand uppge önskad spårlängd vid ansökan om tjänsten spår för uppställning, men kan vid önskemål om specifika spår istället ange detta samt ange en motivering till detta.

Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar

Avsnitt 8.6.1 Allmänt

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ har under många års tid ifrågasatt skäligheten i de ansvarsfriskrivningar som Trafikverket tillämpar i sina allmänna avtalsvillkor, inte minst skrivningen i punkt 8.6.1 som innebär att Trafikverket inte står något ansvar för skada som järnvägsföretag lider till följd av avtalsbrott (t.ex. försenad eller utebliven leverans av tåglägen). Tågföretagen har uppdragit åt f.d. justitierådet Torgny Håstad att bedöma skäligheten i ansvarsfriskrivningarna. Håstad har lämnat ett skriftligt utlåtande daterat den 31 mars 2023 som

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

Trafikverket fått del av. Håstad konstaterar i sitt utlåtande bland annat följande:

”Ansvarsbegränsningarna inskränker [...] i avsevärd mån skadeståndsskyldigheten i förhållande till vad som gäller enligt dispositiva – men rättspolitiskt noga övervägda – rättsprinciper”

”Den innebär att Trafikverket undkommer en väsentlig del av sin skadeståndsskyldighet och att ansvaret – eftersom fullgörelse på Trafikverkets bekostnad inte kan framtvingas – i praktiken blir i stort sett illusoriskt”

”Vid en helhetsbedömning finns således starka skäl att jämka friskrivningarna i JNB [2022] avsnitt 8.6.1. En annan ordning skulle leda till en sned riskavvägning mellan parterna.”

SJ förväntar sig att Trafikverket tar intryck av Håstads utlåtande och inskränker friskrivningarna i punkten 8.6.1 så att Trafikverket står ett faktiskt ansvar och kan bli skyldigt att ersätta skada som järnvägsföretag lider vid Trafikverkets avtalsbrott.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket hanterar denna fråga enligt särskild ordning.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

3.) Möteslängder

Spår A8 och A9 i Hagalund saknas.

Under denna del borde också spår med Servicegångar presenteras

4.) Plattformar

Hallsbergs personbangård: Spår 151-152 finns ej.

Stockholm Central: Spår 375a, 383a finns ej.

Stockholm Central: Finns ej plattform på spår g2.

Stockholm Central: spår 19A + 19B har längre plattform än 210 m.

Umeå C: uppgift om plattformslängden för spår 1a respektive 1b var för sig saknas.

Umeå östra bör uppdateras med plattformslängd på 1A, 1B, 2A resp 2B.

Karlstad C: uppgift om plattformslängden för hela spår 4 respektive spår 4a & 4b var för sig saknas.

Malmö C: spår 10 har plattform.

4.) Plattformar

Övergripande kommentar:

Trafikverket anger fysisk längd av plattformar utan hänsyn till användbar längd, dvs den brukbara längden som ligger inom signaler och andra begränsande faktorer järnvägsföretagen måste förhålla sig till. Önskvärt vore en mer detaljerad beskrivning. Det finns även en tendens att endast redovisa t.ex. hela spår 1's längd, och inte också separat redovisa varje plattformsläges längd (såsom 1a och 1b).

5.) Kommande ändringar

Karlstad C: uppgift om plattformslängden på spår 1a & 1b var för sig saknas. Bilaga bör ej innehålla uppgifter med planerad trafikstart 2021 eller 2022.

Trafikverkets kommentar:

I flik 3.) Möteslängder redovisas endast den längsta möjliga möteslängden på en driftplats.

Uppgifter om plattformar hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem BIS. Vi är medvetna om bristerna som beskrivs och tar med oss synpunkterna i arbetet med att utveckla ett nytt baninformationssystem.

Uppgiven plattformslängd i Karlstad C är den som har redovisats för oss i tidigt skede och kommer uppdateras när mer exakta uppgifter inkommer.

Det är olyckligt med kommande ändringar med planerad trafikstart 2021 och 2022. Detta beror på att en del uppgifter ännu inte rapporterats in i baninformationssystemet BIS. Vi jobbar aktivt med att få bort dessa uppgifter från fliken kommande ändringar.

Bilaga 2 C STH per sträcka

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Bdl 920 (Ängelholm)-(Helsingborg C) har enligt linjebok version 2023-10-02 sth 200 km/h.

Trafikverkets kommentar:

Tack för synpunkten. Uppgiften korrigeras i bilaga 2C

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB (TÅGAB)

Sträckan (Kristinehamn) – (Nykroppa) på bandel 364 bör strykas från listan ”... risk för varaktiga begränsningar”. Efter elektrifiering och allmän spårupprustning utgör den delsträckan en viktig omledningsbana för trafik främst på stråket Stockholm – Oslo men också på ”Godsstråket Väster om Vänern” (vid trafikavbrott/banarbete Nykroppa – Kil).

Däremot kan delsträckan (Daglösen) – Filipstad stå kvar på ”risk-listan”.

Trafikverkets kommentar:

Tack för synpunkten. Sträckan är upprustad och risken bortfaller och stryks från bilaga 2E.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

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

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

Bandel 215: Får ej påverka SSAB:s systemtåg Stax 25, Stvm 7,2/m och tungt lok.

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

Bandel 243: Ordinarie Stax D-trafik får ej förhindras.

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

Bandel 305: SSAB:s systemtåg Stax 25, Stvm 7,2/m och tungt lok får ej påverkas.

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

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

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

Bandel 376: Får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla. Sth 40 är otänkbart, tåg kommer att fastna

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

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

Bandel 512: Påverkar samtlig godstrafik med Stax D. Får ej påverka Stora Ensos eller Outokumpus systemtåg med Stax 25 och förhöjd metervikt
Bandel 631: Skulle orsaka problem för samtlig godstrafik med D2 till Norge.
Bandel 732: Broarna i Malmbäck måste hålla för Stax D.
Bandel 831: Sth 40 är otänkbart, tåg kommer att fastna
Bandel 832: Sth 40 är otänkbart, tåg kommer att fastna

Trafikverkets kommentar:

I bilaga 2E beskrivs risker för nedsättningar av hastighet eller bärighet. Green Cargos synpunkter på detta är värdefull information om vilka konsekvenser det skulle få om riskerna skulle bli verklighet och kommer användas i arbetet med att planera banunderhåll.

Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

Avsnitt 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

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

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

Trafikverkets kommentar:

Associationer enligt modellen är relevant enligt samhällsekonomiska beräkningar. Associationer till tåg kan beräknas, medans det saknas beräkningsbara reella parametrar till geografi. Likaväl som till regional busstrafik som föreslagits tidigare där inte Trafikverket styr tidtabellerna.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

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

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

Trafikverkets kommentar:

I ASEK-rapporten framgår vilka tidsvärden olika resandeärenden ska ges i samhällsekonomiska kalkyler inom transportsektorn. Resandeärendet tjänsteresor har högst tidsvärde. Hur stor andel tjänsteresenärer ett tåg har påverkar därför i stor utsträckning det samhällsekonomiska tidsvärdet ett tåg har, vilket betyder att den uppgiften är av stor betydelse när en samhällsekonomisk bedömning ska göras. Av den anledningen ingår andel tjänsteresenärer i den schablon som definierar de olika tågkategoriernas kategorikostnader. Specifik andel tjänsteresenärer blir därför väldigt viktigt om man önskar beräkna specifika kostnadsparametrar vid särskiljning.

Bilaga 4 D Konstruktionsförutsättningar

Avsnitt 1.2 Planerade uppehållstider

YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB (TÅGAB)

Minimitiden 2 minuter bör inte gälla för tåg kortare än, förslagsvis, 150 meter (lok + 5 vagnar). Vår erfarenhet är, att det normalt räcker med 30 sekunder för trafikutbyte på mindre orter, t ex Grythyttan och Storfors. Ett generellt krav på 2 minuter kan leda till avveckling av sådana uppehåll.

Trafikverkets kommentar:

Enligt nu gällande konstruktionsregler gäller kravet på två minuters uppehållstid för tåg med manuell dörrstängning inte ”på driftplatser där det historiskt går att visa att kortare uppehållstid är tillräcklig”. Trafikverket har avstått från att föra in detta undantag i järnvägsnätsbeskrivningen eftersom det eventuellt kommer att ersättas med mer konkreta och objektiva kriterier för när undantag kan göras från kravet på två minuters uppehållstid. Trafikverket kommer att ta med förslaget om att inte tillämpa regeln för tåg kortare än 150 meter som input i de övervägandena.

Avsnitt 1.3 Robusthetstillägg vid tågmöten på enkelspår

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

De nya konstruktionsvillkoren för tågmöten på enkelspår riskerar förstöra nuvarande trafikstrukturer på enkelspåriga banor. De nya villkoren måste därför formuleras som rekommendationer och inte som krav. De nya villkoren kan bara genomföras efter genomförda analyser av Trafikverket innehållande prövning på vilka enkelspåriga banor som villkoren kan genomföras utan påverkan på trafiksystemen. Om villkoren innebär att nuvarande trafikstrukturer förändras på vissa banor måste Trafikverket för dessa banor innan villkoren genomförs, genomföra kapacitetshöjande åtgärder i infrastrukturen som möter de nya villkoren för att därmed behålla nuvarande trafikstruktur och tågmöten.

Trafikverkets kommentar:

Reglerna har funnits i Trafikverkets interna dokument i många år och att de nu också finns beskrivna i järnvägsnätsbeskrivningen förväntas inte leda till någon påverkan på existerande trafikupplägg. Syftet med att föra in dem i järnvägsnätsbeskrivningen är att sökande som planerar nya eller helt omarbetade trafikupplägg ska ha kännedom om de förutsättningar som redan gäller.

Avsnitt 2.1 Stockholm

Avsnitt 2.1.1.4 Växling

YTTRANDE FRÅN SJ AB

”Tågens sammansättning ska inte ändras, till exempel i form av till- eller fränkoppling av tågsätt. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.”

SJ önskar förtydligande ifall på/avmultning av motorvagnsfordon inte får ske om det ena tågsättet går som växling till/från det aktuella spåret, men OK om t.ex. fränkoppling av tågsätt görs under ett resandetågs uppehåll och det fränkopplade tågsättet går vidare som tjänstetåg.

Trafikverkets kommentar:

Tidigare riktlinje kring till- och fränkoppling har delvis mjukats upp. Till- respektive fränkoppling kan tillåtas men ska prövas i varje enskilt fall. Bakgrunden till formuleringen är att det finns tillfällen där TRV inte ser några hinder för ex-vis fränkoppling av fordon (som går vidare som tjänstetåg), medan det vid andra tillfällen där samma manöver inte kan tillåtas, t ex för att den fränkopplade delen blir stående på ett spår och

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

därmed hindrar annan trafik.

Avsnitt 2.1.1.4 Växling

YTTRANDE FRÅN SJ AB

"Möjlighet till uppställning av fordon finns på spår A4, B1, B2, L1 och L2. Uppställning på andra spår är inte tillåten."

SJ fick detta besked per mejl från spårplanering Öst 230516: "Jag undrar om ni har behov av L2 i T24? Vi plockade bort det i anläggningen för nästa tågplan nämligen."

Utöver det finns inte heller spår A4 & L1 med i Bilaga 7 A som spår för uppställning. Bilaga 7A och bilaga 4D är därmed inte överensstämmande.

Trafikverkets kommentar:

Spår L1 och L2 stryks ur bilaga 4 D. Gällande spår A4 kommer rättning antingen i bilaga 4 D eller i bilaga 7 A eventuellt göras genom avvikelsemeddelande.

Avsnitt 2.2 Göteborg

Avsnitt 2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

"Tågen har förutbestämda avgångs- och ankomsttider vid Göteborgs central var femte minut. Detta intervall bestäms av det faktum att det tar cirka 4,5 minuter från ett tågs avgång till dess att nästa tåg kan ankomma, på grund av korsande tågvägar vid säckbangården."

Trafikverket gör i T24 avsteg från denna princip, bör ändras i JNB om Trafikverket kommer fortsätta göra avsteg från principen i T25.

Trafikverkets kommentar:

De avsteg som gjordes i T24 är avsedda att vara en engångsföreteelse och förväntas inte återkomma i T25.

Avsnitt 2.3 Malmö

Avsnitt 2.3.2.2 Uppehållstider

YTTRANDE FRÅN SJ AB

"För att uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande i tunneln får planerad uppehållstid inte överstiga en minut på Triangeln och två minuter på Hyllie."

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

SJ önskar att det förtydligas i JNB ifall max uppehållstid i Hyllie avser kommersiell del av uppehållstiden. Om myndighetskrav finns på inre gränskontroll kan inte JF påverka detta.

Trafikverkets kommentar:

Eventuellt krav från annan myndighet gällande extra uppehållstid för t.ex. gränskontroll gäller utöver det som kravställs i Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning.

Bilaga 5 B Orsakskoder

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ önskar förtydligande kring hur det ska orsaksrapporteras om det uppstår en försening på grund av fel i Jernhusens spåranläggningen.

Trafikverkets kommentar:

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

Bilaga 7 A Tillgängliga spår för uppställning

Tåg och lokvärmeposter

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Trafikverket genomför under T24 en större ombyggnad och modernisering av driftplats Värnamo bandel 720.

Jönköpings Länstrafik noterar att i bilaga 7A – Tåg och lokvärmeposter har man inte korrigerat i texten för ”värmepost modell” vad det ska motsvara efter ombyggnad av driftplatsen i Värnamo, bandel 720.

Region Jönköpings Län kommer att sätta nya tågfordon i bruk under de kommande åren. Där utav har Region Jönköpings Län meddelat att driftplatsen i Värnamo bandel 720 måste utrustas med rätt sorts värmepost modell för att trafiken vid driftplatsen i Värnamo ska kunna säkerställas.

Infrastrukturen måste överensstämja med verkligheten efter ombyggnad av driftplatsen i Värnamo, bandel 720.

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

Trafikverkets kommentar:

Driftplatsen Värnamo står inför ett ställverksbyte och en omfattande ombyggnad. Uppgifter om värmeposter har ännu inte inkommit och vi kommer uppdatera JNB när dessa uppgifter levereras till oss.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Hagalund

Spårangivelserna är inte rätt definierade. Spåren 3-22 måste skiljas åt och definieras vilka spår som är Hagalund och vilka som är Solna.

Då Järnvägsföretagen ser Hagalund som en enda enhet oavsett antalet infrastrukturägare är det av stor vikt att det inte blir förväxlingar av spår. Om det inte ändras kommer Jernhusens spår fortsättningsvis heta lika som Trafikverkets inne i Hagalundsanläggningen. Förslagsvis att alla på Mbg heter Soxx.

Spår 19 är numera i Jernhusens Ägo. Spår 20 kommer inte att finnas under T24 och T25 då Jernhusen bygger ny verkstad i anslutning. Spår A8 och A9 saknas.

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

I listan över tillgängliga uppställningsspår måste det vara den hinderfria spårlängden som ska presenteras (med hinderfri längd i Hagalund är också övergångar en viktig parameter).

Cst

Spår 13-16 finns här upptagna som spår för uppställning, men i bilaga 4 D anges under punkt 2.1.1.4 Växling följande: "Möjlighet till uppställning av fordon finns på spår A4, B1, B2, L1 och L2. Uppställning på andra spår är inte tillåten."

Bilaga 7A är därmed inte överensstämmande med bilaga 4 D avseende dessa spår.

Många av spåren på Stockholms C och Norra Bantorget bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt kan användas som uppställningsspår nattetid vilket också tillämpas i revision där Hagalund eller spåren till Hagalund är avstängda.

Skapat av
Åsa Nylén, TRpa

Dokumentdatum
2023-12-08

Kristinehamn

Spår 4 saknas i fliken uppställning.
Flik 6 - Kommande ändringar
Bör ej innehålla uppgifter med planerad trafikstart 2022.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifter i bilaga 7A om uppställningsspår är hämtade ur Trafikverkets baninformationssystem BIS. Gränserna mellan Hagalund och Solna är på vissa ställen otydliga. Likaså finns det en otydlighet när det gäller spårägare. Vi jobbar ständigt med att uppdatera BIS och därigenom skapa tydlighet.

I bilaga 7A redovisas spår som är tillgängliga för uppställning utan begränsning. Övriga spår kan upplåtas för uppställning om tågläget medger. Vi arbetar ständigt med frågan om vilka spår som uppfyller kriterierna. Dessa synpunkter hjälper oss i det arbetet.

Spår 4 i Kristinehamn kan upplåtas för tjänsten uppställning när tågläget så medger.

Det är olyckligt med kommande ändringar med planerad trafikstart 2021 och 2022. Detta beror på att en del uppgifter ännu inte rapporterats in i baninformationssystemet BIS. Vi jobbar aktivt med att få bort dessa uppgifter från fliken kommande ändringar.

Dokumentegenskaper: Skapat av Åsa Nylén, TRpa Ärendenummer TRV 2023/35471, Dokumentdatum 2023-12-08, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.