

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2021

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2021 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.



Hans Stenbacka
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

SÄNDLISTA

AB Östgötatrafiken
Arriva Sverige AB
A-train AB/Arlanda Express
Green Cargo
Hector Rail AB
Jönköpings Länstrafik (JLT)
LKAB Malmtrafik AB
MTR Nordic AB
Mälardalstrafik, MÄLAB
Region Gävleborg
Region Stockholm SLL
Region Sörmland
SJ AB
Skånetrafiken
Svensk kollektivtrafik
Vy tåg AB
Västtrafik AB
Transdev Sverige AB/Snälltåget
Öresundståg AB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	13
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	13
Yttrande från Mälardalstrafik.....	13
Yttrande från Region Stockholm	13
Yttrande från Region Sörmland	13
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	14
Trafikverkets kommentar	14
Synpunkter av allmän karaktär.....	14
Yttrande från Mälardalstrafik.....	14
Yttrande från Mälardalstrafik.....	15
Trafikverkets kommentar	15
Yttrande från Green Cargo	16
Trafikverkets kommentar	17
Yttrande från Mälardalstrafik.....	17
Trafikverkets kommentar	17
Yttrande från Mälardalstrafik.....	17
Trafikverkets kommentar	17
Yttrande från Mälardalstrafik.....	18
Trafikverkets kommentar	18
Yttrande från Mälardalstrafik.....	19
Trafikverkets kommentar	19
Yttrande från Mälardalstrafik.....	19

Trafikverkets kommentar	19
Yttrande från Mälardalstrafik.....	19
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från SJ	20
Trafikverkets kommentar	20
Yttrande från SJ AB.....	20
Trafikverkets kommentar	21
Synpunkter knutna till JNB processen eller struktur	21
Yttrande från Green Cargo	21
Trafikverkets kommentar	21
Yttrande från Region Stockholm	21
Trafikverkets kommentar	21
Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering.....	22
Avsnitt 2.3.3 Ramavtal	22
Yttrande från Mälardalstrafik.....	22
Yttrande från Region Sörmland	22
Trafikverkets kommentar	22
Kapitel 3 – Infrastruktur	22
Avsnitt 3.3.2.2 Banans bärförmåga	22
Yttrande från LKAB Malmtrafik	22
Trafikverkets kommentar	23
Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur	23
Yttrande från SJ AB.....	23
Trafikverkets kommentar	23
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	23
Trafikverkets kommentar	23
Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar.....	24
Yttrande från Green Cargo	24
Trafikverkets kommentar	24
Avsnitt 3.4.4 Tunnelrestriktioner	24
Yttrande från A-Train / Arlanda Express	24
Yttrande från Green Cargo	24
Yttrande från Hector Rail.....	24
Yttrande från SJ	24
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	25
Trafikverkets kommentar	25
Avsnitt 3.5.1 Tillfälliga kapacitetsrestriktioner.....	25
Yttrande från Arriva.....	25
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Green Cargo	26
Trafikverkets kommentar	26
Yttrande från Region Gävleborg.....	26
Trafikverkets kommentar	27

Yttrande från Skånetrafiken	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	28
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från Öresundståg AB	29
Trafikverkets kommentar	29
Avsnitt 3.5.2 Planerade större banarbeten	29
Yttrande från SJ	29
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från MTR Nordic	30
Trafikverkets kommentar	30
Avsnitt 3.7 Tjänsteanläggningar som förvaltas av annan än Trafikverket	30
Yttrande från SJ	30
Trafikverkets kommentar	30
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet	30
Yttrande från Arriva	30
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Green Cargo	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från Green Cargo	31
Trafikverkets kommentar	31
Yttrande från MTR Nordic	31
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Region Stockholm	32
Trafikverkets kommentar	33
Yttrande från Region Sörmland	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från AB Östgötatrafiken	35
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 4.2.2 Kompletterande ansökan	36
Yttrande från Green Cargo AB	36
Trafikverkets kommentar	36
Avsnitt 4.2.3 Ad hoc-ansökan	36
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	36
Trafikverkets kommentar	36
Avsnitt 4.2.4 Ansökan om kapacitet på trafikplatser	36
Yttrande från SJ AB	36
Trafikverkets kommentar	37
Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	37
Yttrande från SJ AB	37
Trafikverkets kommentar	37
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	37
Trafikverkets kommentar	37

Yttrande från Vy	37
Trafikverkets kommentar	38
Avsnitt 4.3.3 Justering av tågplan	38
Yttrande från Arriva.....	38
Trafikverkets kommentar	38
Yttrande från SJ	39
Trafikverkets kommentar	39
Yttrande från Skånetrafiken	39
Trafikverkets kommentar	40
Yttrande från Öresundståg AB	40
Trafikverkets kommentar	40
Avsnitt 4.3.4 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)	41
Yttrande från Hector Rail.....	41
Trafikverkets kommentar	41
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 4.3.5 Kapacitetsförutsättningar	42
Yttrande från Region Stockholm	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 4.3.5.1 Banarbeten.....	42
Yttrande från SJ	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 4.3.5.3 Kapacitetsrestriktioner.....	42
Yttrande från Green Cargo	42
Trafikverkets kommentar	43
Yttrande från SJ	43
Trafikverkets kommentar	43
Yttrande från SJ	43
Trafikverkets kommentar	43
Avsnitt 4.3.5.4 Behov av tjänster på driftsplatser	43
Yttrande från Green Cargo	43
Trafikverkets kommentar	44
Yttrande från Skånetrafiken	44
Trafikverkets kommentar	44
Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess	44
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	44
Trafikverkets kommentar	44
Yttrande från SJ	44
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Skånetrafiken	45
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Vy	45
Trafikverkets kommentar	45

Yttrande från Öresundståg AB	45
Trafikverkets kommentar	46
Avsnitt 4.4.1 Samordningsprocess	46
Yttrande från Arriva.....	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Skånetrafiken	46
Trafikverkets kommentar	46
Yttrande från Öresundståg AB	47
Trafikverkets kommentar	47
Avsnitt 4.4.2 Tvistlösning.....	47
Yttrande från Arriva.....	47
Trafikverkets kommentar	47
Yttrande från Green Cargo	48
Trafikverkets kommentar	48
Yttrande från Skånetrafiken	48
Trafikverkets kommentar	48
Yttrande från Öresundståg AB	49
Trafikverkets kommentar	49
Avsnitt 4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process.....	49
Yttrande från Hector Rail.....	49
Trafikverkets kommentar	49
Yttrande från Region Stockholm	49
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från Skånetrafiken	50
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från Öresundståg AB	51
Trafikverkets kommentar	51
Avsnitt 4.7 Specialtransporter och farligt gods	52
Yttrande från LKAB Malmtrafik	52
Trafikverkets kommentar	52
Avsnitt 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar	52
Yttrande från Skånetrafiken	52
Trafikverkets kommentar	52
Avsnitt 4.8.1 Principer	53
Yttrande från Hector Rail.....	53
Trafikverkets kommentar	53
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	53
Trafikverkets kommentar	53
Avsnitt 4.8.2 Operativa regler	53
Yttrande från SJ	53
Trafikverkets kommentar	54
Avsnitt 4.8.3.1 Störningsplaner	54
Yttrande från Arriva.....	54

Trafikverkets kommentar	54
Yttrande från Skånetrafiken	54
Trafikverkets kommentar	54
Avsnitt 4.8.4.3 Krissituationer	54
Yttrande från Arriva.....	54
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Skånetrafiken	55
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Skånetrafiken	55
Trafikverkets kommentar	56
Kapitel 5 - Tjänster	56
Avsnitt 5.1 Inledning.....	56
Yttrande från Green Cargo	56
Trafikverkets kommentar	56
Avsnitt 5.2.1 Tågläge för persontrafik.....	56
Yttrande från Vy	56
Trafikverkets kommentar	56
Avsnitt 5.3.2.1 Tågbildningstjänster.....	57
Yttrande från SJ AB.....	57
Trafikverkets kommentar	57
Avsnitt 5.4.3.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport	57
Yttrande från LKAB Malmtrafik	57
Trafikverkets kommentar	58
Kapitel 6 – Avgifter	58
Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper	58
Yttrande från Green Cargo AB.....	58
Trafikverkets kommentar	58
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	58
Trafikverkets kommentar	58
Avsnitt 6.3 Tariffer.....	59
Yttrande från Vy	59
Trafikverkets kommentar	59
Avsnitt 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster.....	60
Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift	60
Yttrande från Green Cargo	60
Trafikverkets kommentar	60
Yttrande från Real Mälardalstrafik.....	60
Trafikverkets kommentar	60
Yttrande från SJ AB	61
Trafikverkets kommentar	61
Avsnitt 6.3.1.2 Tåglägesavgift.....	61
Yttrande från Green Cargo	61
Trafikverkets kommentar	61

Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	61
Trafikverkets kommentar	62
Yttrande från SJ	62
Trafikverkets kommentar	62
Yttrande från Real Svensk Kollektivtrafik	62
Trafikverkets kommentar	63
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	63
Trafikverkets kommentar	64
Avsnitt 6.3.1.3 Passageavgift.....	64
Yttrande från Region Stockholm	64
Trafikverkets kommentar	64
Yttrande från Region Sörmland	65
Trafikverkets kommentar	65
Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning	65
Yttrande från SJ	65
Trafikverkets kommentar	65
Yttrande från Region Stockholm	65
Trafikverkets kommentar	65
Avsnitt 6.3.2.6 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund	65
Yttrande från Sj.....	65
Trafikverkets kommentar	66
Avsnitt 6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter	66
Yttrande från Green Cargo	66
Trafikverkets kommentar	66
Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament	67
Yttrande från Green Cargo	67
Trafikverkets kommentar	67
Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	67
Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter	67
Yttrande från Region Stockholm	67
Trafikverkets kommentar	67
Avsnitt 6.5.3 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	67
Yttrande från SJ	67
Trafikverkets kommentar	67
Avsnitt 6.5.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift	68
YTTRANDE FRÅN SJ.....	68
Trafikverkets kommentar	68
Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	68
YTTRANDE FRÅN SJ.....	68
Trafikverkets kommentar	68
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	68
Trafikverkets kommentar	69
Avsnitt 6.5.6.2 Inställda tåg.....	69



YTTRANDE FRÅN SJ	69
Trafikverkets kommentar	69
Kapitel 7 - Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	69
Avsnitt 7.11 Ansvar för ekonomisk skada	69
Yttrande från SJ AB	69
Trafikverkets kommentar	70
Bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde	70
Yttrande från SJ AB	70
Trafikverkets kommentar	70
Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur	71
Yttrande från MTR Nordic	71
Yttrande från Region Stockholm	71
Trafikverkets kommentar	71
Yttrande från SJ AB	71
Trafikverkets kommentar	71
Yttrande från SJ AB	71
Trafikverkets kommentar	72
Yttrande från SJ AB	72
Trafikverkets kommentar	72
Yttrande från SJ AB	72
Trafikverkets kommentar	72
Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten	72
Yttrande från Arriva	72
Trafikverkets kommentar	73
Yttrande från Arriva	73
Trafikverkets kommentar	73
Yttrande från Green Cargo	73
Trafikverkets kommentar	73
Trafikverkets kommentar	73
Trafikverkets kommentar	74
Trafikverkets kommentar	74
Trafikverkets kommentar	74
Trafikverkets kommentar	74
Trafikverkets kommentar	74
Trafikverkets kommentar	74
Yttrande från MTR Nordic	75
Trafikverkets kommentar	75
Yttrande från Region Stockholm	75
Trafikverkets kommentar	75
Yttrande från SJ	75
Trafikverkets kommentar	75
Trafikverkets kommentar	76
Trafikverkets kommentar	76

Trafikverkets kommentar	76
Yttrande från Transdev Sverige AB - Snälltåget	76
Trafikverkets kommentar	76
Yttrande från Vy	76
Trafikverkets kommentar	77
Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan	77
Avsnitt 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten	77
Yttrande från SJ	77
Trafikverkets kommentar	78
Trafikverkets kommentar	78
Avsnitt 1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll	78
Yttrande från Arriva	78
Trafikverkets kommentar	78
Trafikverkets kommentar	79
Trafikverkets kommentar	79
Trafikverkets kommentar	79
Trafikverkets kommentar	80
Yttrande från Green Cargo	80
Trafikverkets kommentar	80
Yttrande från MTR Nordic	80
Trafikverkets kommentar	80
Yttrande från Region Stockholm	80
Trafikverkets kommentar	80
Yttrande från SJ	80
Trafikverkets kommentar	81
Trafikverkets kommentar	81
Trafikverkets kommentar	81
Avsnitt 1.3 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar	81
Yttrande från Green Cargo	81
Trafikverkets kommentar	83
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier	83
Yttrande från Green Cargo	83
Trafikverkets kommentar	83
Yttrande från Transdev Sverige AB/Snälltåget	84
Trafikverkets kommentar	84
Bilaga 4 C – Trafikkalender	84
Yttrande från Green Cargo	84
Trafikverkets kommentar	84
Yttrande från Jönköpings Länstrafik	84
Trafikverkets kommentar	84
Trafikverkets kommentar	85
Yttrande från SJ	85
Trafikverkets kommentar	85



Yttrande från Vy	85
Trafikverkets kommentar	85
Yttrande från Östgötatrafiken AB.....	85
Trafikverkets kommentar	85
Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar	85
Yttrande från Hector Rail.....	85
Trafikverkets kommentar	86
Yttrande från MTR Nordic	86
Trafikverkets kommentar	86
Yttrande från Mälardalstrafik.....	87
Trafikverkets kommentar	87
Yttrande från Region Stockholm	87
Trafikverkets kommentar	87
Bilaga 5 A - Trafikinformation.....	87
Yttrande från Arriva.....	87
Trafikverkets kommentar	88
Yttrande från SJ	88
Trafikverkets kommentar	89
Bilaga 7 D – Rutiner vid evakuerings- och röjningsarbeten	89
Yttrande från SJ AB.....	89
Trafikverkets kommentar	90
Svar på synpunkter Kapacitetsplaner T21	90
Övergripande/Generella synpunkter	90
Yttrande från Green Cargo AB.....	90
Yttrande från SJ AB.....	90
Trafikverkets kommentar	91
Kapacitetsplan Karlberg – Ulriksdal.....	92
Yttrande från Green Cargo AB.....	92
Trafikverkets kommentar	92
Yttrande från SLL	92
Trafikverkets kommentar	93
Yttrande från SJ AB.....	94
Trafikverkets kommentar	94
Kapacitetsplan Malmö - Lund.....	94
Yttrande från Arriva.....	94
Trafikverkets kommentar	95
Yttrande från SJ AB.....	96
Trafikverkets kommentar	96
Yttrande från Green Cargo AB.....	97
Trafikverkets kommentar	98
Förändringar i planen efter samrådet	99
Kapacitetsplan Ängelholm – Helsingborg.....	99
Yttrande från Arriva.....	99

Trafikverkets kommentar	100
Yttrande från SJ AB	100
Trafikverkets kommentar	100
Yttrande från Green Cargo AB	100
Trafikverkets kommentar	101
Kapacitetsplan Olskroken	101
Yttrande från Green Cargo AB	101
Trafikverkets kommentar	101
Yttrande från VY tåg AB	101
Trafikverkets kommentar	102
Yttrande från SJ AB	103
Trafikverkets kommentar	103
Yttrande från Västtrafik AB	104
Trafikverkets kommentar	105
Förändringar i planen efter samrådet	106
Kapacitetsplan Gävle – Åänge	106
Yttrande från Hector Rail AB	106
Trafikverkets kommentar	106
Yttrande från Green Cargo AB	107
Trafikverkets kommentar	107
Yttrande från VY tåg AB	108
Trafikverkets kommentar	109
6.1.4 Yttrande från SJ AB	110
Trafikverkets kommentar	111
förändringar i planen efter samrådet	111



Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2021 som Trafikorganisatör. Inför 2020 har Jönköpings Länstrafik blivit den sammanhållande beställaren hos Trafikverket av kapacitet för Krösatågen, och så ska det även förbli 2021. JNB 2021 innehåller nyheter och kommande åtgärder för att förbättra kapaciteten. Exempelvis medför höjd hastighet på Jönköpings banan nyttar för en stor andel av våra resenärer. JNB 2021 innehåller även förändrade nivåer av styrmedlen för trafiken. Andra nyheter för JNB 2021 är evakuering och bärgning som nu fullt ut kommer att implementeras.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

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

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Trafikförvaltningen för Region Stockholm (RS) har följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2021, TRV 2019/41933, RS är regional kollektivtrafikmyndighet för Stockholm regionen och har därför av staten tilldelad transportuppgift.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Region Sörmland har erbjudits att yttra sig över rubricerad remiss.

Sörmland är i hög grad beroende av goda kommunikationer till omkringliggande län och bidrar med detta också till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Region Sörmland har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken, även mer långsiktigt med syfte att ytterligare förbättra och utveckla regionaltrafiken.

Region Sörmland eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. Nuvarande planeringsprinciper är dock ett hinder för utvecklingen av en förutsägbart och långsiktig trafik med regional tåg. De mellan olika tågplan ständigt varierande avgångstiderna utgör ett problem för våra medborgares vardag. Även näringslivets konkurrenskraft försämras om inte en fungerande arbetspendling kan garanteras längre än på ett års sikt. Också planeringen av den anslutande busstrafiken kräver mer eller mindre stora revideringar minst en gång om året.



Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Region Sörmland särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2021. För övrigt hänvisar Region Sörmland till Mälardalstrafiks yttrande.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Våra medlemmar erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 91 % av landets persontågstrafik.

Trafikverkets kommentar

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

Synpunkter av allmän karaktär

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Infrastruktur

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

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

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

Åtgärder i infrastrukturen, som medger kortare intervall mellan tågen från 5 till 3 min samt ytterligare förbigångsspår, är några åtgärder på Västra stambanan som tidsmässigt bör forceras och prioriteras av Trafikverket.



Det är samtidigt viktigt att de kapacitetshöjande åtgärder som genomförs, exempelvis för tätare intervall mellan tågen på sträckan Järna-Katrineholm-Hallsberg, också resulterar i att genomförda investeringar leder till att fler tåg kan inplaneras för att möta den stora efterfrågan på tåglägen. Vidare att konstruktionsregler justeras med hänsyn till de nya förutsättningarna med ökad kapacitet, som i grunden också varit motiv till investeringarna.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Utnyttja fordonens hastighetsprestanda

Mälardalstrafik vill inleda en dialog med Trafikverket i syfte att merutnyttja våra nya Mälartågs (Dosto ER1) hastighetskapacitet.

I samband med att snabbtågen introducerades på 1990-talet höjdes hastigheten för A-tåg på många sträckor från den tidigare hastigheten 130 km/h upp till 160 km/h för att medge 208 km/h för S-tåg. Ett tak för S-tågen lades dock vid 200 km/h. Beslutet var logiskt med tanke på att det vid denna tidpunkt inte fanns några fordon med högre sth än 160 km/h, kat B.

Vid millennieskiftet kom så X50-serien med sth 200 kat B. Dessa fordon kunde framföras med 175 km/h på spåravsnitt där 160 km/h tilläts för A-tåg. Våra nya ER1 har bara 17 tons axellast och sth 200 km/h kat B. Även detta fordon får framföras med 175 km/h på banor med sth 160 för A-tåg och 200 km/h för S-tåg.

I början av 2000-talet rådde samma förhållanden på delar av Ostkustbanan och Norra stambanan inom dåvarande Banverkets mellersta region. Sth för A-tåg var 160 km/h och för S-tåg 200 km/h. I samarbete mellan X-trafik, Tågkompaniet och banregionen konstaterades att flera delsträckor med sth 160 för A-tåg kunde få sth höjd till 200 km/h för A-tåg. Genomförandet skedde relativt snabbt och enkelt och bestod huvudsakligen i omkodning av baliser och dokumentationsarbete. Även Trafikverkets västra region har gjort motsvarande justeringar på främst Västra stambanan.

Vi önskar göra motsvarande omprojekteringar av ATC på Västra stambanan delarna Flen – Katrineholm samt Viala – Hallsberg och på Södra stambanan delarna Katrineholm – Åby samt Lingham – Linköping.

Om ER1, och X50 – X55, kunde framföras med 200 km/h kat B på dessa sträckor skulle upphinnandeproblematiken kunna reduceras vilket skulle öka linjekapaciteten och avkorta restiderna för resande i B-tågen. Med hänsyn till att åtgärderna är billiga och enkla att genomföra samt genom att de avkortade restiderna innebär samhällsekonomiska vinster, önskar vi att Trafikverket undersöker möjligheterna att genomföra dessa förändringar.

Trafikverkets kommentar

Samrådsaren är svåra att härleda till samrådsunderlaget och kommer att hanteras i pågående kundrelaterade aktiviteter.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Godstrafiken på järnväg har stora lönsamhetsproblem. Uppenbarligen kan järnvägen öka godstrafiken om kostnadsutvecklingen vänds. Trafikverket har här en stor påverkan genom planering av utnyttjandet av spåranläggningen, samverkan med järnvägsföretag (JF) och utveckling av processen med tilldelning av kapacitet.

Kapacitetsutnyttjandet av statens spåranläggning har en mycket stor samhällsekonomisk betydelse. Det råder i dagsläget ett motsatsförhållande mellan ett högt utnyttjande av spåranläggningen och en företagsekonomisk gynnsam tilldelning av tåglägen för operatörerna. De initiativ som Trafikverket initierat i efterdyningarna av den senaste tågplaneprocessen T20 och inför T21 i syfte att dels fortsätta optimeringen av tågplanen efter primär fastställelse och dels utveckla metod, verktyg och arbetssätt under tilldelningsprocessen ser Green Cargo som oundgängliga. Inte minst den s.k. skogstiden kan påverkas på detta sätt. Med nytt angreppssätt kommer spårkapacitet att frigöras samtidigt som den kommersiella nyttan för JF stärks.

Green Cargo är hårt drabbat av den s.k. skogstiden. Green Cargo konstaterar i sammanhanget att spåravgiften och tåglägesavgiften är oberoende av kvaliteten i tidtabellen. Mot bakgrund av att den samhällsekonomiska nyttan ökar ju högre utnyttjandet blir av spåren borde avgiftssystemet spegla kvaliteten, d.v.s. skogstiden i tidtabellen. Avgiftssystemet bör här ses över.

Green Cargo ser att planerade större banarbeten - PSB - samt s.k. servicefönster tar mycket kapacitet i anspråk. En mycket hög utnyttjandegrad och intensitet av dessa i tiden med syfte att minska tiden för kapacitetsinskränkningen är samhällsekonomiskt effektivt. Green Cargo emotser att Trafikverket ska börja med uppföljning av utnyttjandegraden samt se över möjligheten att effektivisera arbetena.

Viktigt är att Trafikverket baserar kapacitetsplaneringen på analys av trafikutfall för att bedöma potentialen för den teoretiska kapaciteten. Detta av två olika skäl. Godstrafik uppvisar i genomförandet större avvikelser från fastställd tågplan än resandetåg. Resandetågen har ett större antal fastställda tider för trafikutbyte vilket ökar precisionen medan godståget oftast är beroende av endast två tider, avgång- respektive ankomsttid. Det andra skälet är att godstågets egenskaper skiftar från dag till dag beroende på bl.a. tågvikterna. Därför är kapacitetsplanering på minutnivå rent slöseri. Kapaciteten för en sträcka bör i stället fördelas efter antal rörelser per tidsintervall. Detta tankesätt skulle kunna medföra högre snitthastighet för godstågen och därmed en lägre kostnadsnivå.

Införande av KPI: er som mäter såväl tidtabellernas effektivitet som utnyttjandet av banan är verktyg till hjälp för såväl intern styrning och egenkontroll för Trafikverket men som också skulle komma att öka transparensen av tilldelningen för JF.

Ovan nämnda åtgärder är grepp som kan tas för att bidra till godsets lönsamhet och ökat utnyttjande av statens spåranläggning. En minskning av skogstiden för gods företagen kommer även persontrafiken samt underhålls entreprenörer till godo. Dessutom är en reduktion av skogstid en förutsättning för att kunna åtgärda punktlighetsbrister. I nuläget är det väldigt svårt att finna rotorsaker och systematiska brister eftersom dessa "drunknar" i skogstiden och godstrafikens höga

operativa opunktlighet. Green Cargo emotser kommentarer från Trafikverket och dialog kring ovanstående frågor.

Trafikverkets kommentar

Frågor som omfattas av Godsstrategin och de arbete som fortsätter efter dess fastställelse. Det som inte tas upp i dessa sammanhang kanaliseras via gängse kundarbete där KAM funktionen hantera Green Cargos enskilda frågor.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Tilldelning av kapacitet

Med erfarenhet från tågplaneprocessen för T20 måste Trafikverket sätta till mer planeringsresurser för att möta efterfrågan på god planering. Trafikverket behöver tidigt och i ökad grad 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 mycket större grad vara genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg och banarbeten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att utvärdera tågplaneprocessen för T20 och förbättra processen till T21. Trafikverket tar med sig era synpunkter i arbetet med att förbättra processen till T21.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar

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

3 § lyder:

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

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

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

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

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

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

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

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för affärsresor. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan. Vi vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har påbörjat en genomgång av Prioriteringskriterier för att samla in erfarenheter, synpunkter och hur man ska utveckla kategorier, kriterier och process, både på kort och lång sikt. Detta genomförs både som en intern studie och även genom Fol-forskningsprojekt. Tidplanen är inte satt men arbetet har påbörjats där erfarenheter från arbetet med T20 är en viktig del.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar

Tanken är tilltalande att kunna fördefiniera tåglägeskanaler. Trafikverket kan som bekant inte i förväg ange hur kapaciteten ska fördelas då detta strider mot gällande lagstiftning. Dock kan Trafikverket beskriva hur kapaciteten kan fördelas i samband med Trafikpåverkande åtgärder och göra en preliminär bedömning av kapaciteten och redovisa denna med vilka tågtyper som kan gå i fördefinierade kanaler för att uppnå optimalt nyttjande mellan känd trafik. En utmaning i sammanhanget är att denna planering utgår från senast fastställda tågplan samt i utvecklingsplaner som görs kända för Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Trafikverket föreslås vidare att, i samband med presentationen av den fastställda tågplanen, tydliggöra de avvikelser som finns mellan ansökt tågplan och den fastställda. I denna redovisning per linje, beskriva omfattningen av antalet tåg med större avvikelser (ex mer än 15 min för persontåg), tåg som inte fått tågläge eller tilldelas annan väg än den ansökt. Vidare ange antalet tåg ingående i tvisteförhandlingar, samt hur många som lett till överenskommelser och hur många där konflikter kvarstår innan fastställelse. Syftet med en sådan sammanfattning ska vara att tydliggöra för alla aktörer omfattningen av aktuella brister, som då synliggör järnvägens kapacitetsbrist på ett tydligare sätt än med dagens redovisning.



Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att utvärdera tågplaneprocessen för T20 och förbättra processen till T21, Trafikverket tar med sig era synpunkter i detta arbete.

YTTRANDE FRÅN SJ

Avsnitt 5.3 Grundläggande tjänster

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Grundläggande tjänster omfattar tillträdet till anläggningar för tjänster och tillgång till de järnvägsrelaterade tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

Anläggningar för tjänster omfattar installationer, mark, byggnader och utrustning som delvis eller helt särskilt iordningställt för att medge tillhandahållande av de tjänster som beskrivs i detta avsnitt.”

SJ förutsätter att ägaren till anläggningen ser till att anläggningen är i brukligt skick, både arbetsmiljömässigt och tekniskt funktionellt.

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

Trafikverkets kommentar

Varje tjänsteleverantör ansvarar för den anläggning för tjänst som denne erbjuder. I vissa fall tangerar olika tjänsteleverantörers anläggning för tjänst varandra, vilket kräver en dialog mellan tjänsteleverantörerna.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 5.3.2.2 Andra tjänster vid anläggningar

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Trafikverket erbjuder inte andra tjänster.”

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

Dessa faciliteter är en förutsättning för att tågen ska kunna få erforderlig service.

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.



Trafikverkets kommentar

Synpunkten rör inte direkt texten i JNB, men Trafikverket tar till sig synpunkten och för den vidare till lämpligt forum inom branschen.

Synpunkter knutna till JNB processen eller struktur

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

De kommentarer som erhållits på vårt remissvar för JNB T20 har varit vaga och allmänt hållna. Green Cargo vill se en mer tydlig hållning och riktade åtgärder för att tillse att godstågens konkurrens inte ytterligare urholkas inför T21.

Järnvägsnätsbeskrivningen behöver på flera ställen genomgå en ordentlig revision. Dokumentet är inte läsbart ur ett helhetsperspektiv och följer inte en röd tråd. Sakredaktörerna för respektive kapitel skulle på flera ställen kunna underlätta för läsaren genom att strukturera om innehållet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med sig er synpunkt angående JNB-processen i pågående förbättringsarbete.

Trafikverket har startat ett projekt för att ta fram det som kallas Nationella godstågskorridorer. Genom BTO involveras branschen som extern referensgrupp. Målet med projektet är att skapa fördefinierade tåglägeskanaler för långväga godståg. En marknadsundersökning kommer att ske för att skapa tåglägeskanaler som ska uppfylla marknadens behov.

Kapitlet är uppbyggt utifrån den fastslagna struktur som överenskommits mellan medlemsländerna i Europeiska Unionen. En översyn av överenskommen struktur är dock på gång till JNB 2022.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Allt som påverkar förutsättningarna för tågplanen och kapacitetsansökan måste vara med i JNB. Detta bör även gälla både riktlinjen, Täthet mellan tåg, de nytillkomna konstruktionsreglerna och utvecklingsplaner då de utgör en viktig del i diskussionerna inom samverkan i branschen inför tågplaneprocessen, både på kort och lång sikt. RS efterlyser även att Trafikverket i nära framtid utställer någon form av garanterad tillgänglighetsnivå för hela banor/bansträckningar i JNB alternativt i TRAV.

Trafikverkets kommentar

Enligt den fastslagna struktur som överenskommit mellan medlemsländerna i EU så kan Trafikverket inte ta in dessa skrifter i JNB. Trafikverket kommer dock att inför varje tågplan att publicera dokumenten Täthet mellan tåg på Trafikverkets webbplats. I det externa arbetsrummet "Kundinformation järnväg" finns det gällande konstruktionsregler

När det gäller tillgänglighetsnivå tar Trafikverket till sig synpunkten och funderar på hur detta skulle kunna redovisas i JNB eller i TRAV.

Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 2.3.3 Ramavtal

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Region Sörmland anser att ramavtal kan utgöra ett av verktygen för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretagen. Se även kommentarer punkt 4., Tilldelning av kapacitet.

Trafikverkets kommentar

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

Kapitel 3 – Infrastruktur

Avsnitt 3.3.2.2 Banans bärförmåga

YTTRANDE FRÅN LKAB MALMTRAFIK

I samrådsutgåvan för JNB 2021 finns följande formulering

Tills vidare kan transporter som överskrider linjekategori D2 (STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m) endast framföras som specialtransport. Detta gäller även för transporter som överskrider gällande linjekategori på sträckor med lägre linjekategori än D2. Se avsnitt 5.4.3.1

Vår kommentar:

Ovanstående formulering föreslås bli kompletterad med

För Malmbanan (bandelarna 111,112,113,114, 116, 118, 119 samt 122) gäller dock att transporter som överskrider linjekategori G₁₂ (STAX 30.0t och/eller STVM 12.0 t/m) endast får framföras som specialtransport.

Trafikverkets kommentar

All trafik som överskrider linjekategori D2 är specialtransport. Vid ansökan om specialtransport anger kunden bla vilken typ av fordon och hur mycket last man avser att köra. Detta är mycket viktig information för planering av det underhåll och de investeringar som krävs för dessa extrema transportvikter. Trafikverket kan i dagsläget inte släppa denna restriktion på enskilda bandelar.

Avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur

YTTRANDE FRÅN SJ AB

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

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

Trafikverkets kommentar

De stora arbetena på Getingmidjan avslutas i och med sommaravstängningen 2020. Under T21 blir det två helgavstängningar under åren 2021.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Vi ser ett behov av att Trafikverket behöver förtydliga innebörden av vad som anges under stycket ”Sträcka reserverad för pendeltågstrafik” som avser sträckan ”(Stockholms södra)–(Tomtebodas övre) via Stockholm City [Avser Citybanan]”.

Det anges att sträckan är reserverad för pendeltågstrafik i enlighet med järnvägslagen, 6 kap., 3 §. Det är dock viktigt att Trafikverket beaktar den andra satsen i just denna paragraf, d v s ”Järnvägsinfrastruktur får, efter samråd med berörda parter, reserveras för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.”

Innebörden av den generella pendeltågsrestriktionen och innebörden av lagtexten (enligt ovan) innebär att Trafikverket under t.ex. större trafikstoppande arbeten på Getingmidjan (samma sträcka fast via Stockholm C) ska beakta behov av kapacitetstilldelning genom Citybanan, förutsatt att de tekniska egenskaperna finns för annan trafik. Vi menar att ett genomgående icke-pendeltåg, men dock ett resandetåg, som t.ex. går mellan Malmö och Duved ska kunna gå via Citybanan, utan resandeutbyte vid de stationer där det finns plattformsavskiljande dörrar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anser inte att texten utesluter genomgående resandetåg på Citybanan. Krav på dörrkonfiguration gäller endast för tåg med uppehåll för resandeutbyte.

Avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Bandel 232 (Härnösand)-Långsele 40km/h: Drabbar timmertrafik samt SFL. Ej acceptabelt.

Trafikverkets kommentar

Sth på sträckan Västerasby – Långsele är 40 km/h. Upprustningsplaner finns men inte inom tågplan T21.

Avsnitt 3.4.4 Tunnelrestriktioner

YTTRANDE FRÅN A-TRAIN / ARLANDA EXPRESS

Det finns felaktigheter i punkt 3.4.4 Tunnelrestriktioner. Texten gällande fordon måste tas bort, annars blir det i stort sett omöjligt att bedriva trafik genom de fyra tunnlarna som är uppräknade och klassade som TSD-tunnlar från och med T21. Även hänvisningen till TSD SRT 2008, 2008/163/EG är felaktig då den ersatts med 2013 års version.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det är lite oklart vad Trafikverket menar. Först så är den version, (EU) 2008/163, av TSD:n som nämns inte längre giltig. Det finns en nyare version från 2019.

Så som de formulerat texten så ser det ut som att godstågen, och de flesta persontågen, inte får passera tunnlarna.

I det enklaste fallet krävs självdrivningsutrustning för föraren. Utrustningen styrs av en EN-norm. I förlängningen kan det även ställas krav på att fordonen är konstruerade enligt TSD:erna "Lok&pass" och "Waggon". Vi har många fordon i vår trafik som pga. sin ålder inte är konstruerade enligt TSD.

Det kan inte vara Trafikverkets mening att det inte ska köras tåg genom tunnlarna på U-Gä och Tm-Vn.

I det korta perspektivet behövs mer information om vad som Trafikverket avser ska gälla..

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

I JNB har man blandat in fordon i sin skrivning och med hänvisning till fel TSD Tunnlarna.

Som skrivningen i förslaget är nu, kan vi JF inte uppfylla kraven med något fordon eftersom TRV hänvisar till en gammal TSD-version..

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

"Följande tunnlarna får endast trafikeras av fordon enligt TSD SRT 2008, 2008/163/EG: Kommissionens beslut av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende



Säkerhet i järnvägstunnlar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg.

- Bandel 434 (Uppsala C)–(Samnan), tunnel Gamla Uppsala
- Bandel 451 Strängnäs–(Härad) spår 1 USP, tunnel Strängnäs–Härad
- Bandel 405 Stockholms norra, Norra stationstunneln
- Bandel 405 Värtan, Ruddammstunneln”

Trafikverkets krav rörande tunnelrestriktioner i den del som rör fordon är felaktigt formulerat och måste omarbetas. Med nuvarande skrivning kommer inga fordon – vare sig gamla eller nya – att kunna trafikera någon av de fyra uppräknade tunnarna. Detta innebär t.ex. att ingen genomgående trafik kan ske mellan Uppsala C – Gävle C, vilket är helt oacceptabelt.

Järnvägsföretagen är redan bundna av att applicera kraven i TSD Tunnel i de tunnlar som är klassificerade som TSD-tunnlar. Detta framgår av såväl TSD som säkerhetstillståndet för varje JF, där en punkt som ingår i tillståndet är att tillämpa giltiga EU TSD. Trafikverket behöver bara peka ut vilka tunnlar som är att betrakta som TSD-tunnlar, så träder TSD Tunnel automatiskt i kraft för varje järnvägsföretag som ska trafikera aktuell sträcka där den utpekade TSD-tunneln är belägen. Förutom fordonskraven så tillkommer även för järnvägsföretagen krav på utbildning och att ha driftsregler för hur man bland annat ska hantera nödsituationer.

Hänvisning till 2008 års version av TSD Tunnel är dessutom felaktig. Nu gällande TSD Tunnel är förordning (EU) 1303/2014. Någon hänvisning till aktuell TSD behövs egentligen inte heller i JNB utan det är alltid den senaste, giltiga TSD Tunnel som avses (naturligtvis med beaktande av att undantagsvis kan en giltig TSD kan reglera att enstaka punkt i en tidigare variant av TSD:n fortsatt kan vara giltig). Trafikverket bör därför starkt överväga att slopa angivandet av vilken version av TSD Tunnel som avses.

Kravet rörande fordon i punkt. 3.4.4. i förslaget i TRAV kan således inte accepteras..

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Texten innebär som vi ser det att inte ett enda tåg kan framföras genom de fyra uppräknade tunnarna från och med Tågplan 2021. Texten behöver omarbetas i sin helhet. Bland annat behöver hänvisningen till TSD 2008 tas bort..

Trafikverkets kommentar

Med anledning av att texten är under utredning så utgår texten ur JNB.

Avsnitt 3.5.1 Tillfälliga kapacitetsrestriktioner

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

I detta kapitel anges att Trafikverket använder tågtyperna godståg, fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg, pendeltåg, flygpendeltåg och tjänstetåg. I Kapitel 6 finns vissa av dessa angivna men samtidigt saknas t.ex. lokaltåg och långväga intercitytåg har tillkommit. Tågtyperna borde vara samma oavsett



var i JNB de är angivna, dessutom saknas den bakomliggande definitionen på vad de olika tågtyperna avser. T.ex. hade det varit intressant att veta var skillnaden dras mellan pendeltåg, lokaltåg och regionaltåg. Pågatågen i Skåne med trafik in i Blekinge, Småland (Kronoberg) och Halland är till sin trafikkaraktär, beroende på sträcka i trafiksystemet, både pendel-, lokal- och regionaltåg, men vad är Pågatågen enligt Trafikverkets definition? Och, om det skulle visa sig att just definitionen har betydelse vid vissa tvister/prioriteringar, vilka möjligheter finns att bestrida denna om det är så att Pågatågen nedprioriteras just p.g.a. den av Trafikverket satta definitionen?

Trafikverkets kommentar

Marknadssegmenten i kapitel 6 är kopplade till avgifter. Tågtyperna i kapitel 3.5.1 ska enligt SERA-direktivet presenteras i JNB. Tågtyperna ska användas i samband med att Infrastrukturförvaltaren publicerar en preliminär bedömning vilka tågtyper som kan framgå vid en kapacitetsrestriktion kategoriserad till "Mycket stor trafikpåverkan". Detta sker i samråd samt publiceras X-24 samt en uppdaterad version X-12. I denna preliminära bedömning tas hänsyn till hur trafiken i innevarande tågplan framförs med tanke på sammansättning, sth, uppehållsbilder och andra relevanta faktorer, utifrån detta så skapas lämpliga tidtabellskanaler för de tågtyper som ingår i planerna. I och med att dessa steg görs innan ordinarie tilldelningsprocess startat så måste Trafikverket använda tågtyper för att beskriva vilken trafik som kan framgå. Tågtypen har ingen betydelse när samförstånd inte kan nås utan då tar Trafikverket hänsyn till utbud, svårigheter att ersätta med annat trafikslag samt tidskänslighet för olika typer av trafik.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det är förvirrande att läsa kriterier om hur ett arbete klassificeras som ett PSB efterföljt av ett EU-direktiv (TPÅ) som innefattar andra kriterier än PSB. Frågorna blir snabbt växande varför ett förtydligande från Trafikverket krävs. Är PSB och TPÅ två helt oberoende ting? Gäller TPÅ på samtliga bandelar? Ska tågplaneansökan ta höjd för TPÅ:er?

Det är inte tydligt hur branschen gemensamt samverkar för att säkerställa godstrafikens krav på att tillhandahålla erforderlig kapacitet flera år framåt i tiden på en konkurrensutsatt marknad. Prioritering mellan tågtyper och den trafikala påverkan av åtgärderna förefaller inte analyserade ur ett helhetsperspektiv. I den strategiska dialogen förhåller man sig framför allt till av Trafikverket planerade banarbeten utifrån t ex Nationell plan. Här borde det finnas ett tänk om hur de transportpolitiska klimatmålen skall kunna realiseras under planperioden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att se över hanteringen av PSB samt övriga stora trafikpåverkande arbeten till T22. Tanken är att vi i samråd med branschen ska komma fram till vilka åtgärder utifrån TPÅ-listan som ska bli planeringsförutsättning i nästkommande tågplanearbete. Sökande ska se PSB samt framtagna kapacitetsplaner som planeringsförutsättning.

YTTRANDE FRÅN REGION GÄVLEBORG

Region Gävleborg lämnar här synpunkter på Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2021 i valda delar med fokus på frågor om samråds- och dialogformer. Synpunkterna avser främst det som beskrivs under



kapitel 3.5.1 utifrån samrådsprocessen och erfarenheter kopplade till det planerade spårbytet Gävle-Åänge (PSB i bilaga 3 B) på Ostkustbanan.

Region Gävleborg förordar starkt en lösning med nattavstängning. Det gör också sökande avtalsparter, inom både gods- och persontrafik, som varit involverade i samrådsprocessen om trafikpåverkande åtgärder (TPÅ). Trafikverket har trots det valt att besluta om en 16 veckor lång totalavstängning vid genomförande av det planerade spårbytet Gävle-Åänge. Region Gävleborg ifrågasätter starkt grunderna - blanda annat den samhällsekonomiska analysen - och samrådsprocessen för detta beslut.

I remissutgåvan av JNB 2021 kapitel 3.5.1 framgår att sökande som vill delta i samrådsprocessen för TPÅ kan anmäla sitt intresse till Trafikverket. Region Gävleborg anser att Trafikverket i inledande analyser inför planerade TPÅ-utredningar ska göra en övergripande analys och då även identifiera andra aktörer än sökande avtalsparter som intressenter för samrådsprocessen kring TPÅ. En TPÅ kan ha stor effekt på frågor kopplade till regional utveckling. Gävle-Åänge är ett tydligt exempel på detta. Därmed är regionalt utvecklingsansvariga och regionala kollektivtrafikmyndigheter självklara parter att samråda med. I Gävleborgs län har Region Gävleborg det regionala utvecklingsansvaret och utgör även regional kollektivtrafikmyndighet. Detta gör Region Gävleborg till en självklar och tydlig samrådspart. Utifrån ett systemperspektiv kan lämpliga aktörer att samråda även finnas utanför en planerad åtgärds faktiska geografi. Exempelvis andra regionalt utvecklingsansvariga i ett järnvägsstråk.

Region Gävleborgs erfarenhet är att en tidig och bred dialog ger bättre lösningar för alla parter. Detta upplever vi inte minst från införandet av servicefönster på Norra Stambanan och den konstruktiva gemensamma dialog som till slut ledde till en lösning som tillgodosåg såväl behovet av planerat underhåll som frågan om framkomligheten för tågtrafiken.

I samband med diskussionerna kopplade till införandet av servicefönster lyftes även idé om att införa en "tidig tidig dialog" med regionalt utvecklingsansvariga och regionala kollektivtrafikmyndigheter som skulle föregå "tidig dialog" (se JNB kap. 4.3). Ett svar på denna tanke kan idag i delar vara den nya strukturen för "strategisk dialog". Den borde utvecklas till att utöver järnvägsföretag och avtalskunder även inkludera ovan nämnda parter. Blanda annat i enlighet med 10 § Lagen om regionalt utvecklingsansvar. Detta i samklang med Trafikverkets tydliga ambitioner om att fokusera på det strategiska utvecklingsarbetet i samverkan med regionalt utvecklingsansvariga och att arbeta med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Trafikverkets kommentar

Spårbytet är sedan tidigare kommunicerat och hanterat i en så kallad punkt 16 utredning. Den samhällsekonomiska utredningen är det verktyg Trafikverket idag använder.

Med anledning av detta kvarstår Trafikverkets beslut när det gäller spårbytet.

Synpunkter på punkt 16 utredningen har hanterats i tidigare remissförfarande.



Det ligger helt i linje med Trafikverkets tankar att även regionalt utvecklingsansvariga och regionala kollektivtrafikmyndigheter bjuds in till Strategisk dialog. I Trafikverkets interna rutiner används följande förklaring av begreppet:

Strategisk dialog är benämningen på det forum där Trafikverket har kontakt med presumtiva sökande av järnvägskapacitet och andra externa intressenter (när det gäller TPÅ:er på järnväg) angående TPÅ-koordineringen. Övriga externa intressenter kan t.ex. vara näringsliv och kommuner.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

I detta kapitel anges att Trafikverket använder tågtyperna godståg, fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg, pendeltåg, flygpendeltåg och tjänstetåg. I Kapitel 6 finns vissa av dessa angivna men samtidigt saknas t.ex. lokaltåg och långväga intercitytåg har tillkommit. Tågtyperna borde vara samma oavsett var i JNB de är angivna, dessutom saknas den bakomliggande definitionen på vad de olika tågtyperna avser. T.ex. hade det varit intressant att veta var skillnaden dras mellan pendeltåg, lokaltåg och regionaltåg. Pågatågen i Skåne med trafik in i Blekinge, Småland (Kronoberg) och Halland är till sin trafikkaraktär beroende på sträcka i trafiksystemet både pendel, lokal och regionaltåg men vad är det enligt Trafikverkets definition? Och, om det skulle visa sig att just definitionen har betydelse vid vissa tvister/prioriteringar, vilka möjligheter finns att bestrida detta om det är så att Pågatågen nedprioriteras just p.g.a. den av Trafikverket satta definitionen.

Trafikverkets kommentar

Marknadssegmenten i kapitel 6 är kopplade till avgifter. Tågtyperna i kapitel 3.5.1 ska enligt SERA-direktivet presenteras i JNB. Tågtyperna ska användas i samband med att Infrastrukturförvaltaren publicerar en preliminär bedömning vilka tågtyper som kan framgå vid en kapacitetsrestriktion kategoriserad till "Mycket stor trafikpåverkan". Detta sker i samråd samt publiceras X-24 samt en uppdaterad version X-12. I denna preliminära bedömning tas hänsyn till hur trafiken i innevarande tågplan framförs med tanke på sammansättning, sth, uppehållsbilder och andra relevanta faktorer, utifrån detta så skapas lämpliga tidtabellskanaler för de tågtyper som ingår i planerna. I och med att dessa steg görs innan ordinarie tilldelningsprocess startat så måste Trafikverket använda tågtyper för att beskriva vilken trafik som kan framgå. Tågtypen har ingen betydelse när samförstånd inte kan nås utan då tar Trafikverket hänsyn till utbud, svårigheter att ersätta med annat trafikslag samt tidskänslighet för olika typer av trafik.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Vad är den reella innebörden av vad som anges i kapitlet beträffande olika tågtyper; "Vid kapacitetsbrist hanteras och regleras uppkommen brist inom samma tågtyp. Prioriteringen mellan olika tågtyper kan variera över dygnet." och "Trafikverket använder tågtyperna godståg, fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg, pendeltåg, nattåg, snabbtåg, flygpendeltåg och tjänstetåg."?

Är principen som beskrivs vid kapacitetsbrist avsedd att tillämpas oberoende av aktör och vad är definitionen för respektive tågtyp?

Trafikverkets kommentar

Tågtyperna ska användas i samband med att Infrastrukturförvaltaren publicerar en preliminär bedömning vilka tågtyper som kan framgå vid en kapacitetsrestriktion kategoriserad som "Mycket stor trafikpåverkan". Detta sker i samråd samt publiceras X-24 samt en uppdaterad version X-12. I denna preliminära bedömning tas hänsyn till hur trafiken i innevarande tågplan framförs med tanke på sammansättning, sth, uppehållsbilder och andra relevanta faktorer, utifrån detta så skapas lämpliga tidtabellskanaler för de tågtyper som ingår i planerna. I och med att dessa steg görs innan ordinarie tilldelningsprocess startat så måste Trafikverket använda tågtyper för att beskriva vilken trafik som kan framgå. Tågtypen har ingen betydelse när samförstånd inte kan nås utan då tar Trafikverket hänsyn till utbud, svårigheter att ersätta med annat trafikslag samt tidskänslighet för olika typer av trafik.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

I kapitlet noteras att vid kapacitetsbrist hanteras och regleras denna med avseende på tågtyp. Viktigt att dessa, godståg, fjärrtåg, regionalståg, lokaltåg, pendeltåg, flygpendeltåg och tjänstetåg är tydligt definierade. Definitionerna har särskild aktualitet i samband med tvistlösning.

Trafikverkets kommentar

Tågtyperna ska användas i samband med att Infrastrukturförvaltaren publicerar en preliminär bedömning vilka tågtyper som kan framgå vid en kapacitetsrestriktion kategoriserad till "Mycket stor trafikpåverkan". Detta sker i samråd samt publiceras X-24 samt en uppdaterad version X-12. I denna preliminära bedömning tas hänsyn till hur trafiken i innevarande tågplan framförs med tanke på sammansättning, sth, uppehållsbilder och andra relevanta faktorer, utifrån detta så skapas lämpliga tidtabellskanaler för de tågtyper som ingår i planerna. I och med att dessa steg görs innan ordinarie tilldelningsprocess startat så måste Trafikverket använda tågtyper för att beskriva vilken trafik som kan framgå. Tågtypen har ingen betydelse när samförstånd inte kan nås utan då tar Trafikverket hänsyn till utbud, svårigheter att ersätta med annat trafikslag samt tidskänslighet för olika typer av trafik. Tågtyperna ska på inget vis användas i samband med processteget tvistlösning i tilldelningsprocessen.

Avsnitt 3.5.2 Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

"Se även avsnitt 4.3.4.1"

Texten hänvisar till 4.3.4.1, ett avsnitt som inte finns. (Däremot finns 4.3.4).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket rättar till "se även avsnitt 4.3.5.1".

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

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

Trafikverkets kommentar

Med anledning av att den delegerade akten EU 2017/2075 ersätter Bilaga VII till SERA- direktivet EU 2012/34 så ser Trafikverket ett behov av att se över bland annat hanteringen av PSB. Trafikverket avstår därför så länge att förändra kriteriet A1. Troligtvis så kommer det ske en förändring i hanteringen av PSB till T22.

Avsnitt 3.7 Tjänsteanläggningar som förvaltas av annan än Trafikverket

YTTRANDE FRÅN SJ

Länken till sammanställningen över tjänsteleverantörernas länkar till deras anläggningsbeskrivningar fungerar inte.

Trafikverkets kommentar

Beklagar detta, felet är åtgärdat i nu publicerade versioner av JNB

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Till sist vill vi återigen lämna synpunkter på de konstruktionsregler som införs på alltfler sträckor och där det är den lokala/regionala trafiken som får ta konsekvensen för att fjärrtrafiken inte är i tid till utpekade kritiska punkter. Detta genom utökade headways som gör att den mångmiljoninvestering som gjorts i infrastrukturen genom åren för en effektivare och flexiblare tågtrafik inte kan utnyttjas i planeringen. Som reglerna är beskrivna kan fjärrtågen i princip beställas att köra när de vill och önskar, sedan får lokal/regionaltågen rätta in sig efter detta med föreskrivna headwaysregler. Detta kan inte vara andemeningen men är uppenbart en av konsekvenserna som gör att vi som kör lokal/regional trafik opponerar oss. Dessutom innebär allt större headways att de lokala/regionala trafikuppläggen stramas åt med uppenbara kvalitetsrisker som följd, i värsta fall kan inte all beställd och planerad trafik köras. Det finns dock ett alternativ som Trafikverket hittills inte valt att lyssna på och det är att den extra headwaytid som enligt nuvarande konstruktionsregler ska åläggas den lokala/regionala trafiken vid de kritiska punkterna istället påförs på fjärrtågens körtider till de kritiska punkterna. Det ger samma effekt men bekostas då av den part som enligt konstruktionsreglerna antas vara försenad till de kritiska punkterna och de lokala/regionala trafiksystemen kan bibehålla sin



planerade, punktliga och robusta trafik, samtidigt som även fjärrtågen bör bli mer robust med denna metod.

Trafikverkets kommentar

Konstruktionsregler är inget som är beskrivet i JNB, detta är en åtgärd för bättre punktlighet och robusthet i tågtrafiken framtiden på uppdrag av TTT Tillsammans för tåg i tid.

TTT är ett branschsamarbete startat 2013 med övergripande mål att 95 % av tågtrafiken ska ankomma sin slutstation i rätt tid. I TTT ingår Trafikverket, Jernhusen, Swedtrain (Bombardier m.fl.), BTO (tågoperatörer), FSJ (entreprenörer) samt även Svensk kollektivtrafik där bl.a. Skånetrafiken ingår.

Nya konstruktionsregler är idag införda på Värmlandsbanan, Bergslagsbanan samt Södra- och Västra stambanan. År 2021 kommer Västkustbanan att få nya regler. Förutom högre punktlighet syftar reglerna till att samtliga tåg/trafikupplägg ska bära sin egen och därmed sin del av systemets totala robusthet.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Detta kapitel skulle tjäna på en rejäl bearbetning för ökad läsbarhet och struktur. Mycket hänvisningar kors och tvärs i dokumentet.

Trafikverkets kommentar

Kapitlet är uppbyggt utifrån den fastslagna struktur som överenskommits mellan medlemsländerna i Europeiska Unionen.

En översyn av överenskommen struktur är dock på gång till JNB 2022

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo noterar att Trafikverket inför T21 valt att hålla fler PSB utanför tilldelningsprocessen för att förenkla konstruktionen av tågplanen. Detta ökar kraven på revisionshanteringen. De större PSB-liknande banarbetena kan komma att föranleda kapacitetsbrister på andra bandelar där trafik redan tilldelats vilket kommer att drabba godstrafiken med kostsamma omledningar. Persontrafik kan alltid bussersättas medan gods(-vagnarna) alltid behöver förflyttas via spår. Här behöver nya tilldelningsmetoder och regler tas fram.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar med att se hur arbetet i T21 ska bedrivas på bästa sätt. Det är i dagsläget inte klart om detta innebär att nya tilldelningsmetoder och regler som ska anges i JNB måste tas fram.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

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



Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv, där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar samt dess stora resenärsmängder. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värde motsvarande eller högre än för affärsresor. Det borde

kunna gå att räkna på "personförseningsminuter"

Nuvarande värdering kan få som konsekvens att fiärrtrafik kan slå undan regional- och lokaltrafik. Tåg med övervägande dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är er sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider jämförelse med resenärer som reser mer sällan. Dessutom har hela systemet ett totalt värde som är större än summan av enskilda tåglägen. Detta gäller speciellt i storstadsregionerna. Storstadsregionerna behöver därmed beskrivas i sin helhet inte bara som delar av de olika stråken utan som en viktig nod. Detta borde göras både i utvecklingsplaner och i JNB.

Med erfarenhet från tågplaneprocessen de senaste åren, behöver Trafikverket tidigt under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar.

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

Vi saknar en värdering av associationer med andra trafikslag än tåg. För ett pendeltågssystem som är en del av ett kollektivtrafiksystem är anslutande buss-, tunnelbane- och spårvägstrafik viktig. Om exempelvis den taktfasta pendeltågstidtabellen bryts, kan det innebära förseningar för resenärerna och att anslutningarna inte kan hållas. Alternativt kan det innebära att tidtabellerna måste förskjutas, vilket nedför avsevärda kostnader om detta sker i dimensionerade tidsavsnitt.

Vi saknar vidare en värdering av vilka alternativa transportlösningar som står till buds och kostnaderna för dessa i de situationer där ett tågläge måste strykas. Om det inte finns någon alternativ möjlighet att lösa transportuppgiften borde tågläget påföras ett högre värde jämfört med ett där alternativ finns. Ett alternativt sätt att lösa transportuppgiften kan vara att exempelvis slå

ihop två tåg som går nära varandra i tid till ett, att låta tåget gå en annan väg som fortfarande möjliggör transportuppgiften eller att ersätta tågläget med buss.

Trafikverkets kommentar

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

3 § lyder:

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

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

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

Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än samhällsekonomiska värderingsprinciper. För Trafikverket gäller ASEK-rapporten och dess riktlinjer vid samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

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

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

Sammantaget betyder detta att det inte finns utrymme för andra värderingar eller önskade omprioriteringar av vad slag de än må vara, utan vad som anges i Järnvägslagen och ASEK. För att kunna prioritera efter andra principer eller grunder så krävs, enligt Trafikverkets bedömning, en lagändring. Trafikverket startar under hösten 2019 upp ett arbete för att förverkliga ett införande av nationella godstågskorridorer. Ett arbete som sker med PaP som förlaga och som ska stödja RNE projekt TTR. Målet är att utforma godstågskorridorer i enlighet av branschen identifierat behov av fördefinierade långväga tåglägen. Godstågskorridorerna ska vara möjliga för samtliga järnvägsföretag att söka. Projektet ska klarlägga eventuella legala hinder att fördefiniera nationella godstågskorridorer antingen i samband med publicering av JNB eller på annat sätt innan sista dag för ansökan till årlig tågplan. Målet är att detta ska vara tillämpbart till tågplan 2022.

Arbetet ska vara klart juni 2020.

Att nyttja befintlig funktion även för anslutningar mellan tåg och andra färdmedel, t ex bussar, är inte möjligt. Helt enkelt därför att Trafikverket inte har planeringskontrollen över bussar och inte tillåts att flytta bussturer för att rädda anslutningar (som man gör med tåg). Men behovet av en funktionalitet som i prioriteringsmodellen bättre hanterar effekter på anslutningar tåg–buss (och



andra färdmedel) är identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

Behovet av att värdera exkludering av tågläge på ett bättre sätt är identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Ramvillkoren har förändrats markant sedan avregleringen med kraftigt ökat trafikarbete på exempelvis Västra stambanan som följd. Också Transportstyrelsen har pekat på brister som behöver åtgärdas i kapacitetstilldelningen. Region Sörmland delar denna uppfattning.

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. Region Sörmland vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv, där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar.

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

Trafikverkets kommentar

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

3 § lyder:

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

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

Att prioriteringskriterierna ska ”medföra ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen” är det mest grundläggande inslaget i våra prioriteringskriterier. Det innebär att det är samhällsekonomiska beräkningar som ska utgöra grunden för dessa kriterier. Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska



värderas än samhällsekonomiska värderingsprinciper. För Trafikverket gäller att ASEK-rapporten innehåller de riktlinjer som ska användas inom samtliga verksamhetsområden.

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

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

Det finns idag tyvärr inga möjligheter att ta hänsyn till de eventuella merkostnader det för med sig att spräcka styva tidtabeller. Det saknas helt enkelt monetära värderingar för den typen av effekter. Behovet av en sådan funktionalitet är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

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

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Vi vill återigen påtala vårt missnöje med de nya konstruktionsregler som infördes på Södra Startbanan i T19 och som fortfarande är gällande.

Östgötatrafiken anser att de nya konstruktionsregler som Trafikverket använder för södra startbanan tar mycket kapacitet och motverkar de mål som finns för att minska biltrafiken och dess klimatpåverkan. De nya konstruktionsreglerna nedför att hela Östgötatrafikens trafiksystem med pendeltåg och anslutande busstrafik påverkas menligt. Det leder vidare till att vi inte kan nå våra mål, som Region Östergötland beslutat, om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Östergötland gentemot biltrafiken. Östgötatrafiken anser att Trafikverket bör lösa de problem med infrastruktur och trängsel som finns på södra startbanan där de uppstår och inte lösa dem genom att försämra för östgötarna och skapa sämre förutsättningar för kollektivtrafiken i Östergötland.

Trafikverkets kommentar

Konstruktionsregler är en åtgärd för bättre punktlighet och robusthet i tågtrafiken framtiden på uppdrag av TTT Tillsammans för tåg i tid.

Järnvägsbranschen jobbar gemensamt med flera olika åtgärder för att öka robustheten i trafiksystemet för att klara de punktlighetsmål som satts. All trafik, oaktat om den är långväga person- eller godstrafik måste kunna samverka med den mer regionala trafiken. Att tåg inte exakt vid varje stund ligger på sin tidtabell är inte obekant. Av många olika anledningar kan en differens vara på 1-3 minuter plus eller minus, tågen ligger i en kanal. Återkommande på södra stambanan är att på vissa driftplatser är tidsfönstret för litet för att klara detta. Konsekvensen blir att tåg kommer bakom andra och kan bli försenade från någon enstaka minuter till tiotals minuter. Orsaken till förseningen kan vara allt från att resande inte kommer på snabbt nog till små störningar i trafiken och banan.

Avsnitt 4.2.2 Kompletterande ansökan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Att ansöka om tåglägen via mejl är inte hanterbart för större aktörer som Green Cargo AB (jämför med MPK-projektet där Trafikverket i sent skede insåg vikten av B2B-lösningar). Det bör lyftas fram att det kommer fortsätta att finnas B2B-lösningar för de större aktörer som hanterar stora mängder ansökningar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har, i avvaktan på TPS, undersökt vilka IT-system som kan användas för kompletterande ansökan, men inte hittat någon genomförbar lösning med något annat system än ansökan via e-post. Vi delar uppfattningen att det är en mindre bra lösning att göra kompletterande ansökningar via e-post.

Avsnitt 4.2.3 Ad hoc-ansökan

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Det anges att Trafikverket "ska besvara ad hoc-ansökningar så snabbt som möjligt utan att säkerheten eftersätts." Vad är innebörden av att villkora hanteringstiden med att säkerheten inte ska eftersättas? Det är av högsta vikt för alla aktörer att ha tydliga förväntningar på varandra och inte minst för att kunna hantera förändringar som sker i vår omvärld. Därav är formuleringar såsom "så snabbt som möjligt" allt för vaga. Det behöver åtminstone finnas en målbild angiven, vilket tidigare har varit fem dagar, samt en konsekvensbeskrivning om vad som händer (åtgärder som vidtas av Trafikverket mm) om denna tidsgräns passeras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer under 2020 att förändra vår hantering av ad hoc-ansökningar, där ett av fokusområdena kommer att vara svarsprognoser och kommunikation. Samtidigt måste alltid säkerhetsaspekten tas i beaktning och där avser vi att i samråd med sökande diskutera vad som är en rimlig tid för att ge ett besked.

Avsnitt 4.2.4 Ansökan om kapacitet på trafikplatser

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag från samrådsutgåvan:

"Behov av uppställning ska i första hand anges utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats. Se även avsnitt 5.3.1.4. En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 3 A."

På bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet är det inte praktiskt möjligt att ange sitt behov av spår för uppställning i form av spårlängd och tidpunkter.



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

Svårigheterna ligger inte minst i det faktum att en sådan modell inte tar hänsyn till i vilken utsträckning vissa spår också ger tillgång till vissa faciliteter för städning, fekalietömning eller vattentryckning. Detta blir extra tydligt eftersom dessa faciliteter inte ägs eller tillhandahålls av eller genom Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Att ange uppställningsbehov i antal meter ger Trafikverket en större möjlighet att tillmötesgå ansökningar om uppställning, samtidigt är vi medvetna om att det på vissa platser finns behov av att ange önskemål om specifika spår. I JNB 4.2.4 står det att uppställning i första hand ska anges från önskad längd. I och med denna skrivning så finns det inget som förbjuder att ange specifika spår, när ett sådant behov finns.

Avsnitt 4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen för processdatum bör kompletteras med datum för följande händelser:

- Trafikverkets svar på järnvägsföretagens lämnade synpunkter avseende banarbeten
- Trafikverkets svar på järnvägsföretagens lämnade synpunkter avseende tåglägen.

Trafikverkets kommentar

Det är inte aktuellt att i JNB 2021 ange någon tidsfrist för när synpunkterna ska besvaras av Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Det anges i kapitel 4.4 hur den sökande ska inkomma med yttranden/synpunkter. Det saknas dock en beskrivning över hur och när Trafikverket ska hantera/bemöta de inkomna synpunkterna. Processen behöver förtydligas om att alla synpunkter ska hanteras/bemötas under samordningsperioden.

Trafikverkets kommentar

Det är inte aktuellt att i JNB 2021 beskriva hur och när synpunkterna ska besvaras av Trafikverket.

YTTRANDE FRÅN VY

Trafikverket hade store utfordringer med å overholde tidsplanen og frister i kapasitetstildelingsprosessen for togplan T20. Spesielt leveransene for utkast til togplan og faststilt primær togplan er viktige for vår egen produksjonsplanprosess og dialogen med våre oppdragsgivere, men her overholdt ikke Trafikverket egne frister.

Vi forutsetter at Trafikverket evaluerer togplanprosessen for T20 og iverksetter nødvendige tiltak slik at fristene i kapasitetstildelingsprosessen blir overholdt for T21 slik som spesifisert i JNB.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att utvärdera tågplanprocessen för T20 och förbättra processen till T21, bland annat hålla utsatta datum.

Avsnitt 4.3.3 Justering av tågplan

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

För att utveckla revisionsmötena och få ännu bättre framdrift föreslår Arriva följande:

- Vid revisionsmöten ska även Trafikverkets underhållsentreprenörer och i förekommande fall även projektledare för större banarbeten delta. Tilldelning av kapacitet görs för både tåg och banarbeten, att det då inte finns representanter från de som ska utföra underhållet/banarbeten är en stor brist. Anpassningar kan behöva göras för berörda tåg men även själva banarbetet kan ha möjlighet att anpassas och som ett led att få en bättre samsyn och förståelse bör alla berörda parter vara deltagande. Till T21 kommer antalet PSB att minska men det innebär inte att antalet stora banarbeten minskar utan de kommer att hamna i revisionen istället, det kan antas att detta inte bara kommer att gälla T21, och inte minst p.g.a. detta bör revisionsmötena utvecklas.
- Trafikverket har visat sig ha svårt att själva skapa sig den överblick av banarbeten som sker samtidigt på olika sträckor och vilka konsekvenser det innebär för oss som kör tåg och i slutändan våra kunder. Arriva tar fram en egen årskalender för att vi ska kunna ha just den överblicken med syfte just att kunna påverka så våra kunder ska drabbas så litet som möjligt. För att Trafikverket själva ska kunna ha samma överblick föreslår Arriva att revisionsmötenas upplägg görs om så att de hanteras veckovis med alla berörda bandelar istället för att ta bandel för bandel. Nackdelen är att alla Järnvägsföretag och Trafikverkets Entreprenörer (som vi förutsätter får vara med från T21) då måste vara med hela tiden. Å andra sidan finns det stora möjligheter att effektivisera mötestiden och det ena tar då i stort ut det andra.

Utöver detta vill Arriva föreslå att det införs en (av)bokningsavgift även för banarbeten som har ansökt och fått kapacitet tilldelad men som sedan inte utnyttjas/ställs in. En sådan bokningsavgift finns för tåg som ställs in men vad vi kan se saknas motsvarande för banarbeten. Enligt uppgift finns det ett motsvarande system i Holland som haft en god effekt på uppbokning och nyttjandet av tider i spår för banarbeten..

Trafikverkets kommentar

Deltagande vid revisionsmöten

Syftet med revisionsmötena är att anpassa de tåg vars lägen står i konflikt med inplanerade banarbeten. Syftet är inte att i detta läge diskutera banarbetens förläggning och utformning. Vi arbetar för att banarbetena ska vara planerade på bästa sätt när revisionsmötena hålls, alltså att dialog med t.ex. entreprenörer och projektledare redan ska vara genomförd då.

Veckovisa revisionsmöten med alla berörda bandelar



Trafikverket ser just nu över hur vi kan förbättra vår förmåga att se och arbeta med helheten i revisionen och hur många revisionsmöten under året (i dagsläget sex möten per år) som kan behövas i T21. Vi uppskattar förslaget och kommer att titta på det.

Förslag om avbokningsavgift för banarbeten som fått kapacitet men inte utnyttjas

Trafikverket arbetar aktivt med den komplexa frågan att få till välplanerade banarbeten och att tilldelad tid för arbete i spår nyttjas som planerat. Dock finns i dagsläget inte planer på att införa en avbokningsavgift för outnyttjad tid i spåret gällande banarbeten.

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

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

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

Trafikverket bör ange en process för objekthanmälan/önskan om ändring inför justeringsmöte. Trafikverket bör också ange en bättre beskriven process för vad som avses hända i justeringsmöten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att förändra denna text i JNB. Trafikverket kommer då att ta ställning till er synpunkt.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

För att utveckla revisionsmötena och få ännu bättre framdrift föreslår Skånetrafiken följande:

- Vid revisionsmöten ska även Trafikverkets underhållsentreprenörer och i förekommande fall även projektledare för större banarbeten delta. Tilldelning av kapacitet görs för både tåg och banarbeten, att det då inte finns representanter från de som ska utföra underhållet/banarbeten är en stor brist. Anpassningar kan behöva göras för berörda tåg men även själva banarbetet kan ha möjlighet att anpassas. För att få en bättre samsyn och förståelse för varandra bör alla berörda parter vara deltagande. Till T21 kommer antalet PSB att minska men det innebär inte att antalet stora banarbeten minskar utan de kommer att hamna i revisionen istället. Detta kommer att gälla även efter T21, och därför bör revisionsmötena utvecklas. Att inte ha med alla berörda leder till långa ledtider och ineffektiv arbetstid.
- Trafikverket har visat sig ha svårt att själva skapa sig den överblick av banarbeten som sker samtidigt på olika sträckor och vilka konsekvenser det innebär för oss som kör tåg och i slutänden våra kunder. Våra trafikföretag tar fram egna årskalender för att de ska kunna ha just den överblicken med syfte att kunna påverka så våra kunder ska drabbas så litet som möjligt. För att Trafikverket själva ska kunna ha samma överblick föreslår vi att revisionsmötenas upplägg görs om så att de hanteras veckovis med alla berörda bandelar



istället för att ta bandel för bandel. Nackdelen är att alla Järnvägsföretag och Trafikverkets Entreprenörer (som vi förutsätter får vara med från T21) då måste vara med hela tiden. Å andra sidan finns det stora möjligheter att effektivisera mötestiden, vilket är att föredra.

Utöver detta vill vi föreslå att det införs en (av)bokningsavgift även för banarbeten som har ansökt och fått kapacitet tilldelad, men som sedan inte utnyttjas/ställs in. En sådan bokningsavgift finns för tåg som ställs in men vad vi kan se saknas motsvarande för banarbeten. Enligt uppgift finns det ett motsvarande system i Holland som haft en god effekt på uppbokning och nyttjandet av tider i spår för banarbeten.

Trafikverkets kommentar

Deltagande vid revisionsmöten

Syftet med revisionsmötena är att anpassa de tåg vars lägen står i konflikt med inplanerade banarbeten. Syftet är inte att i detta läge diskutera banarbetens förläggning och utformning. Vi arbetar för att banarbetena ska vara planerade på bästa sätt när revisionsmötena hålls, alltså att dialog med t.ex. entreprenörer och projektledare redan ska vara genomförd då.

Veckovisa revisionsmöten med alla berörda bandelar

Trafikverket ser just nu över hur vi kan förbättra vår förmåga att se och arbeta med helheten i revisionen och hur många revisionsmöten under året (i dagsläget sex möten per år) som kan behövas i T21. Vi uppskattar förslaget och kommer att titta på det.

Förslag om avbokningsavgift för banarbeten som fått kapacitet men inte utnyttjas

Trafikverket arbetar aktivt med den komplexa frågan att få till välplanerade banarbeten och att tilldelad tid för arbete i spår nyttjas som planerat. Dock finns i dagsläget inte planer på att införa en avbokningsavgift för outnyttjad tid i spåret gällande banarbeten.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Kvalitén Revisionsmötena är viktiga, där banarbetenas konsekvenser för trafikavveckling ska detaljplaneras. Vissa komplicerade projekt kan behöva beredas mer ingående, varför berörd entreprenör och /eller projektledare, kan behöva närvara, vilket då skulle effektivisera mötena.

Den stora mängd banarbeten som genomförs fn. kräver överblick över större områden än vad som själva objektet omfattar. Trafikverket har i vissa fall haft svårt att presentera denna helhetsbild och dess konsekvenser, varför vi som operatör behövt skaffa eget verktyg för att ha denna överblick, allt för att kunna "aktivt föra dialog med Trafikverket utifrån det underlag som skickats ut". Trafikverkets arbetsmetoder för att stödja operatörerna med mer kompletta underlag för dialogen behöver utvecklas.

Vi har gjort uppoffringar i form av längre körtid under tiden för Servicefönster, och vill att dessa ska ha hög nyttjandegrad.

Trafikverkets kommentar

Syftet med revisionsmötena är att anpassa de tåg vars lägen står i konflikt med inplanerade banarbeten. Syftet är inte att i detta läge diskutera banarbetens förläggning och utformning. Vi arbetar för att banarbetena ska vara planerade på bästa sätt när revisionsmötena hålls, alltså att

dialog med t.ex. entreprenörer och projektledare redan ska vara genomförd då. Vi arbetar också för att det ska skickas ut bra underlag inför mötena till berörda företag. När det gäller servicefönster så delar vi uppfattningen att de ska ha hög nyttjandegrad och vi arbetar aktivt för att uppnå detta.

Avsnitt 4.3.4 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Kommentar:

I dokumentet sammanställning av förändringar i JNB 2021 är 4.3.4.4 uppräknad.

Den går ej att återfinna i JNB 2021.

Trafikverkets kommentar

Stämmer att 4.3.4.4 finns med i dokumentet som redovisar förändringar i JNB 2021, här har det skett ett fel och 4.3.4.4 plockas bort från dokumentet som redovisar förändringar.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

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

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

Trafikverkets kommentar

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

Avsnitt 4.3.5 Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Täthet mellan tåg

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

Trafikverkets kommentar

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

Avsnitt 4.3.5.1 Banarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen. Denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster ska vara anpassade efter de PSB som listats i bilaga 3 B, såvida Trafikverket inte har angett något annat. Det kan till exempel innebära att någon ansöker om ett tågläge med omledning vid ett PSB som utförs på en del av järnvägsnätet som har enkelspår.”

SJ anser att Trafikverket, i alla lägen, ska säkerställa att inga andra arbeten planeras som kan påverka eller hindra de anpassningar som JF ansöker om avseende de PSB som listas i bilaga 3 B.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket eftersträvar i TPÅ-processen att säkerställa så att inga konflikter och begränsningar uppstår på tänkta omledningssträckor.

Avsnitt 4.3.5.3 Kapacitetsrestriktioner

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det är viktigt att kapacitetsplanerna tar hänsyn till det faktiska kapacitetsuttaget på respektive bana och inte bara det teoretiska i respektive fastställd tågplan i syfte att tillse effektivt kapacitetsutnyttjande i området. Ett stort antal tåglägen försvinner med regelbundenhet varje år vilket kan reducera behovet av kapacitetsplaner eller lindra de negativa effekterna som kapacitetsplanerna har på trafiken.

Trafikverkets kommentar

Framtagandet av kapacitetsplaner baseras på föregående fastställda tågplan där sökande angett behov av kapacitet. När kapacitetsplanerna tas fram och fastställs har i dagsläget inte Trafikverket kunskap om vilka förändringar i kapaciteten som sker efter fastställandet av kommande tågplan. Trafikverket utgår från att ansökan till tågplan visar respektive järnvägsföretag egentliga behov av kapacitet.

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag ur samrådsutgåvan:

”Kapacitetsplanen presenteras i sin helhet på Trafikverkets webbplats och i samband med tidig dialog inför kommande tågplan.”

De kapacitetsplaner TRV avser att tillämpa borde vara kommunicerade och fastställda före samrådsperiodens utgång (samråd av JNB 2021).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket beklagar att Kapacitetsplanerna inte blev helt klara inför Samrådet till JNB 2021. Detta informerade vi om på JNB-dagen.

Till JNB 2022 så kommer Kapacitetsplanerna att ligga i fas med externa samrådet av JNB.

YTTRANDE FRÅN SJ

Trafikverket bör förtydliga följande punkter:

- Vad som gäller för kapacitetsrestriktioner/Kapacitetsplaner.
- Hur Järnvägsföretag ska förhålla sig till dessa.
- Om ansökan ska anpassas till dessa.

Trafikverkets kommentar

Sökande ska se Kapacitetsplanerna som en planeringsförutsättning vilket innebär att ansökan ska anpassas efter dessa. Kapacitetsplanerna finns nu på Trafikverkets webbplats för externt samråd och kommer efter synpunktshantering utifrån externt samråd att fastställas i december 2019.

Ytterligare information finns att läsa i Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar avsnitt 3, samt i kapitel 3 Infrastruktur avsnitt 3.5

Avsnitt 4.3.5.4 Behov av tjänster på driftsplatser

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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



Trafikverkets kommentar

Trafikverket kan hjälpa till att hitta alternativa lösningar bland tillgänglig kapacitet i ett sådant fall, men kan inte garantera att detta fullt ut motsvarar sökandens behov och önskemål.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Vid intressekonflikter på trafikplatser såsom uppställning begär Skånetrafiken att man måste beakta att Region Skåne och Skånetrafiken bekostat infrastruktur på många platser. Det är viktigt att vi kan känna trygghet i att vi kan använda dessa investerade skattepengar. Det skulle bli en ohållbar situation, om det skulle uppstå en tvekan i att vara behjälplig med regionala skattemedel, för att lösa kapacitetsbrister. JNB bör beskriva hur detta ska hanteras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket är medvetna om att Skånetrafiken och Region Skåne medverkat vid vissa investeringar i infrastrukturen. Trafikverkets roll är att konkurrensneutralt tilldela kapacitet på statens spåransläggning. Tjänsten uppställning är i första hand kopplat till ansökt tågläge varför ansökan om enbart uppställning i vissa fall kan vara svårt att effektuera.

Avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Tilldelningsprocessen syftar till att uppnå en årlig tågplan som ger järnvägsföretagen förutsättningar för att leverera högkvalitativ järnvägstrafik som tillgodoser marknadens behov av järnvägstransporter. Tågplanen ska vara konstruerad så att det finns förutsättningar för att upprätthålla högsta möjliga punktlighet i hela trafiksystemet. Den ska vara välplanerad och robust. Risken för onödiga störningar i trafiken ska minimeras genom att inte bygga in hög störningskänslighet i tågplanen.”

SJS kommentar är att det alltid är möjligt och inte heller svårt att **upprätthålla högsta möjliga punktlighet**.

Ambitionen bör istället vara att **upprätthålla mycket hög punktlighet**.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har ingen avvikande uppfattning och uppdaterar därför texten enligt synpunkten.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Det är viktigt med robust anläggning och punktlighet. Dock är vi kritiska till tidsavstånd mellan tågen och tillämpningen av dessa. Stora belopp är investerade i bl.a. signalanläggningarna för att man ska kunna köra robust. Dessa investeringar blir obrukbara om man lägger in långa tider mellan tågen. Skånetrafiken har också noterat att vi tvingats lägga långa tidsavstånd mellan persontåg. I dessa kanaler har man sedan släppt fram godståg. Det måste därmed vara möjligt att köra tätare.

Trafikverkets kommentar

Dokumentet "täthet mellan tåg" beskriver den tekniskt minsta headway som är planeringsbar. Dokumentet uppdateras inför varje Tågplan utifrån genomförda investeringar vilket leder till förkortad planerbar headway i vissa fall och "endast" ökad robusthet i andra fall. Det är inte möjligt att köra tätare med bibehållen punktlighet.

YTTRANDE FRÅN VY

Planene for sporbruk og oppstilling er et viktig grunnlag for å kunne lage personellplaner og planer for øvrige støttefunksjoner (vedlikehold, renhold, klargjøring). Vy forutsetter derfor at både forslaget til togplanen og faststilt primær togplan inneholder tildelt oppstillingskapasitet for alle driftsplasser med spornummer, tidspunkt, materielltype og toglengde. Vi ønsker også at Trafikverket publiserer oppdaterte planer for tildelt oppstillingskapasitet på alle driftsplasser mellom primært og endelig faststilt togplan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår önskemålet och eftersträvar att de grundläggande tjänsterna, som de sökande ansökt om och dit uppställning hör, ska finnas planerade i förslag till tågplan och till den primära tågplanen. Samtidigt är det på grund av den förhållandevis korta tiden som finns tillgänglig för planering en mycket stor utmaning att få klar all planering kring bland annat uppställningen.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Inom branschen är vi eniga om att tågplanen ska vara körbar och robust, vilket förutsätter att den är konflikthanterad. Då efterfrågan på tåglägen under vissa tidsavsnitt och på vissa sträckor överskrider tillgänglig kapacitet ska tidspåslag för olika tågtyper vara väl analyserade. Exv. ska motiven för att generalisera samma påslag för passerande tåg som för ett som har uppehåll på samma driftsplats vara förståbara. Tillämpning av headway, tidsavstånd mellan tågen och tillämpningen av dessa behöver vara analyserade och kunna förklaras. Det behöver också kunna vara möjligt att frånga dessa för att få ihop rimligt trafikupplägg.

Då banarbeten och tåg till vissa delar konkurrerar om samma kapacitet på spåranläggningarna behöver planeringsprecisionen för tilldelning till BAP närma sig dito för tågen.

Trafikverkets kommentar

Vad gäller headway så är det den tekniska möjligheten att köra tåg efter varandra med kör i signalerna och inga restriktiva ATC- besked.

Att frånga planeringsförutsättningarna skapar inga förutsättningar att nå punktlighetsmålen på 95%.

Avsnitt 4.4.1 Samordningsprocess

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Samordning och samråd är nödvändigt för att få ihop en årlig tågplan. När man ibland kör fast, som tidigt gjordes längs Västkustbanan i T20-processen och där ett lösningsförslag togs fram av Arriva som var förankrat med Skånetrafiken, Öresundståg AB och Transdev, och som Trafikverket, till slut, väldigt sent i processen tog till sig och är det som till slut blev grunden för det som till slut kunde fastställas. Om motsvarande situation skulle uppstå i T21-processen på någon bana förväntar vi oss att Trafikverket omgående beaktar förslag och idéer från Järnvägsföretag för att inte försena samrådet och för att nå en trafiklösning som kan accepteras av berörda parter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar aktivt med att utveckla och förbättra kvaliteten och arbetet med tvistlösningen. Detta gäller till exempel såväl att dialogen ska vara tillfredsställande som att resultatet av tvistlösningen ska vara så bra som möjligt och att konstruktionsförutsättningar ska följas. Frågor om intern arbetsfördelning och utvecklingsarbete rör Trafikverkets interna arbete och ska inte beskrivas i JNB, så därför kommer vi inte att beskriva de delarna i JNB.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Samordning och samråd är nödvändigt för att få ihop en årlig tågplan. Ett exempel är Västkustbanan i T20-processen. Ett lösningsförslag togs fram av Arriva i samråd med Skånetrafiken, Öresundståg AB och Transdev. Trafikverket tog väldigt sent i processen till sig förslaget som blev grunden för den tågplan som kunde fastställas. Om motsvarande situation skulle uppstå i T21 processen på någon bana uppmanar vi Trafikverket att omgående beaktar förslag och idéer från trafikföretagen. Detta för att inte försena samrådet och för att nå en trafiklösning som kan accepteras av berörda parter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har ansvaret för att skapa en välavvägd och kommunicerad tågplan, vilket är en mycket komplex process. Det finns många parametrar att ta hänsyn till, och ett lösningsförslag som synes lämpligt för flera sökande, kan innehålla problem i andra avseenden som Trafikverket måste beakta. På samma gång behöver Trafikverket vara snabbt och agera proaktivt, Trafikverket tar till oss av era synpunkter.



YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Samordning och samråd mellan operatörerna och Trafikverket är avgörande för att få ihop den årliga tågplanen. Vid dessa behöver så stor andel av ansökta tåglägen vara konstruerade. Trafikverket kan behöva tidigt ta initiativ till särskilda planeringsmöten kopplat till samordningen. Erfarenheter finns att hämta från de stora bristerna i T20-processen, och då särskilt för Västkustbanan.

Trafikverkets kommentar

Arbetet med tågplanen innebär hantering av väldigt många tåglägen vilket tar viss tid att planera. Samtidigt är det Trafikverkets ambition att konstruera förslag till tåglägen tidigt i processen och tidigt föra dialog med de sökande, Trafikverket tar med oss av era synpunkter.

Avsnitt 4.4.2 Tvistlösning

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

I T20-processen blev Arriva/Skånetrafiken indragna i flera tvister. Trafikverkets organisering och hantering för att lösa dessa tvister har en hel del att önska.

- Trafikverket delade upp de olika tvistande Järnvägsföretagen på de olika Enhetscheferna för Kapacitetsoptimering oavsett var i Svergie tvisten var. För Arriva/Skånetrafikens del innebar det att de som hanterade tvisterna inte hade den kunskap och lokala/regionala kompetens som vi förväntar oss, kunskapsbristen var tydlig. Detta måste ifrågasättas å det skarpaste, för varför ska den lokala/regionala planeringskompetensen som hanterar tågplanekonstruktionen ända fram till eventuell tvist inte få fortsätta och slutföra jobbet? Nu blev resultatet istället ännu sämre, något som vi i efterhand har kunnat lösa utan att den tvistande parten påverkats.
- Sedan kan en tvistlösning inte bara ses svart och vit, där finns oftast möjligheter till lösningar bara man tar en dialog. Nu var det inte utrymme för dialog utan vi tvingades göra ett val som inte var föremål för diskussion, val som gav stor påverkan på den berörda pågatågstrafiken. Vid tvist med flera olika alternativ kunde bara ett val göras, ingen rangordning och det faktum att tvistlöningen som valdes innebar att det gjordes våld på styrande Kapacitetsplaner och att Servicefönster påverkades var inget som beaktades.

Till T21 förväntar vi oss en betydligt mer professionell hantering där det nationella fokuset får stå tillbaka för det lokala/regionala, där kompetensen tas till vara och detta bör kunna vara beskrivet i JNB så inte samma tvistlösningsmetod upprepas igen. Det nationella perspektivet må vara stort men regionalt är de regionala perspektiven betydligt

större än det nationella.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar aktivt med att utveckla och förbättra kvaliteten och arbetet med tvistlösningen. Detta gäller till exempel såväl att dialogen ska vara tillfredsställande som att resultatet av tvistlösningen ska vara så bra som möjligt och att konstruktionsförutsättningar ska följas. Frågor om intern arbetsfördelning och utvecklingsarbete rör Trafikverkets interna arbete och ska inte beskrivas i JNB, så därför kommer Trafikverket inte att beskriva de delarna i JNB.



YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Detta är ett kort formulerat stycke men som mer och mer riskerar att svälla resurs- och processmässigt. Green Cargo har inte fått tillfredsställande svar i tid i processen för T20.

Trafikverkets kommentar

Stycke 4.4.2 handlar om tvistlösning. Antalet tvister var betydligt fler i T20 än tidigare år. Trafikverket konstaterar att det ökade antalet ansökningar är en del av orsaken till detta, och att Trafikverket hade svårt att hålla tidsfristerna. Trafikverket jobbar för att se över processen i T21, vilket kan minska incitamentet för de sökande att begära tvist.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

I T20-processen blev Skånetrafiken indragna i flera tvister. Trafikverkets organisering och hantering för att lösa dessa tvister har en hel del att önska.

- Kallelserna till möten skickades sent och till fel personer. Det var oklart vad mötena avsåg och något underlag bifogades sällan. Detta utgår vi från att detta rättas till. Det bör framgå i JNB hur denna process ska se ut.
- Enligt uppgift till oss hade Trafikverket delat upp de olika tvistande Järnvägsföretag på de olika Enhetscheferna för Kapacitetsoptimering oavsett var i Svergie tvisten var. För Skånetrafikens del innebar det att de som hanterade tvisterna inte hade den kunskap och lokal/regional kompetens som vi förväntar oss, kunskapsbristen var tydlig. Detta måste ifrågasättas varför inte den lokala/regionala planeringskompetensen som hanterar tågplanekonstruktionen ända fram till eventuell tvist inte få fortsätta och slutföra jobbet? Nu blev resultatet istället ännu sämre, något som vi i efterhand har kunnat lösa utan att den tvistande parten påverkats.
- Sedan kan en tvistlösning inte bara ses svart och vit, där finns oftast möjligheter till lösningar bara man tar en dialog. Nu var det inte utrymme för dialog utan vi tvingades göra ett val som inte var föremål för diskussion, val som gav stor påverkan på den berörda tågstrafiken. Vid tvist med flera olika alternativ kunde bara ett val göras, ingen rangordning och det faktum att tvistlöningen som valdes innebar att det gjordes våld på styrande Kapacitetsplaner och att Servicefönster påverkades, var inget som beaktades.

Till T21 förväntar vi oss en betydligt mer professionell hantering där det nationellt fokus får stå tillbaka för det lokala/regionala. Lokal kompetensen ska tas till vara och detta bör kunna vara beskrivet i JNB så inte samma tvistlösningsmetod upprepas igen. Vi utgår från att tvistlösningarna till T21 åter hanteras av regionala tjänstemän.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar aktivt med att utveckla och förbättra kvaliteten och arbetet med tvistlösningen. Detta gäller till exempel såväl att dialogen ska vara tillfredsställande som att resultatet av tvistlösningen ska vara så bra som möjligt och att konstruktionsförutsättningar ska följas. Trafikverket vill beklaga om ordningen kring mötena inte har fungerat som det borde. Trafikverket kommer att förbättra detta till nästa tågplan.



Frågor om intern arbetsfördelning och utvecklingsarbete som rör Trafikverkets interna arbete och ska inte beskrivas i JNB, så därför kommer Trafikverket inte att beskriva de delarna i JNB.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

I T20-processen har Öresundståg AB varit berörda av ett antal tvister. Trafikverkets organisering och hantering för att lösa dessa tvister har i några fall inte fungerat. Trafikverksenhet som ej haft kännedom om förhållanden och arbetsläge inom syd (kapacitetsplan Malmö – Lund, resultat efter arbetsmöte kring konstruktion Hd – G), har agerat i tvistlösningen. Vi noterade sena kallelser, och i något fall kallades fel organisationer. Vi har därför haft anledning att ifrågasätta kvalitén i den samlade processtyrningen. JNB skulle därför kunna utveckla / beskriva processen tydligare kring detta steg i arbetet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar aktivt med att utveckla och förbättra kvaliteten och arbetet med tvistlösningen. Detta gäller till exempel såväl att dialogen ska vara tillfredsställande som att resultatet av tvistlösningen ska vara så bra som möjligt. Trafikverket beklagar om ordningen kring mötena inte har fungerat som det borde. Trafikverket kommer att förbättra detta till nästa tågplanearbete.

Frågor om intern arbetsfördelning och utvecklingsarbete rör Trafikverkets interna arbete och ska inte beskrivas i JNB, så därför kommer Trafikverket inte beskriva de delarna i JNB.

Avsnitt 4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Kommentar: Övrig iakttagelse

Länk till Trafikverket webbplats fungerar som den ska.

På webbplatsen saknas dock information om tidigare överbelastad infrastruktur.

Senaste uppdatering som går att finna är för T16.

Trafikverkets kommentar

Bakomliggande länk rättad

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Prioriteringskriterier

RS vill återigen betona att vi anser att arbetspendling ska uppvärderas framför andra typer av resor vid beräkning av det värde som ges ett tåg då prioriteringskriterierna tillämpas. Att arbetspendling är möjlig är viktigt för samhället och en daglig pendlare är avsevärt mer tidskänslig än en sällanresenär. Branschen mäts som att vara i tid inom 5 minuters försenad ankomst till tågets slutstation. Den punktlighetmätning som är relevant för våra resenärer i Stockholms storstadsregions innehåller två



delar. Den första är att en försening uppkommer om tåget är 3 min sen till en station. Det andra är att denna punktlighet skall hållas vid alla stationer längst trafikeringlinjen eftersom alla stationer är på- och avstigningsplatser.

Vidare anser vi att tåg som går enstaka veckodag eller enbart en kort tid under tågplaneperioden ska ges en lägre prioritering än tåg som går måndag - fredag eller dagligen. Detta för att undvika olika avgångstider för ett och samma tåg enstaka veckodagar eller under vissa tidsperioder.

Trafikverkets kommentar

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

Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än samhällsekonomiska värderingsprinciper. För Trafikverket gäller ASEK-rapporten och dess riktlinjer vid samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

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

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

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken begär att nuvarande Prioriteringskriterier utreds och ändras. Samhällsfinansierad tågtrafik måste prioriteras högre. Detta görs i andra EU-länder. Region Skåne och Skånetrafiken investerar årligen mångmiljonbelopp i fordon, trafik och infrastruktur. För att kunna ha en rimlig långsiktighet och trygghet i investerade skattepengar blir det orimligt att nya företag med kort varsel kan komma in och får företräde vid kapacitetstilldelning där Regionerna byggt upp viktiga kollektivtrafiksystem. Dessa prioriteringskriterier kan långsiktigt leda till en osäkerhet i investeringsviljan i den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken.

Trafikverkets kommentar

I Järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, står:

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

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

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



Omvänt betyder detta att det inte finns utrymme för andra principer för hur nyttan av olika slags trafik ska värderas än samhällsekonomiska värderingsprinciper. För Trafikverket gäller ASEK-rapporten och dess riktlinjer vid samhällsekonomiska analyser inom transportområdet.

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

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

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

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Den regionala tågtrafiken behöver stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar, som säkerställer att omfattande tidtabellsförändringar med stora följdkonsekvenser för annan kollektivtrafik kan undvikas.

Till T20 har vi sett att den taktfasta och symmetriska strukturen för Öresundstågen på Väst kustbanan rubbats med omfattande konsekvenser för anslutande tåg och busstrafik inom länen. Något som på sikt kan få betydande konsekvenser, såsom mindre trafik än det som efterfrågas av resenärerna, med mindre smidiga byten och med längre väntetider. Följden blir sämre förutsättningar för den mer långväga arbetspendlingen, t.ex. mellan Halmstad och Göteborg. F.n. gör ägarna till Öresundståg AB betydande investeringar genom att rusta upp våra 111 fordon och bygga ny märkesdepå för ca 1,5 miljarder SEK, investeringar som ska utnyttjas i en attraktiv planerad trafik.

I Trafikverkets tidtabellsprocess förhandlar och jämkar vi med övriga berörda operatörer, för att de flesta konflikterna om kapacitet ska kunna lösas ut. I de fall vi inte kommer överens, är det Trafikverket som ensidigt avgör vilken operatör som erhåller kapacitet. Med den modell för kapacitetstilldelning som används, gynnas i regel snabbtågen framför regionaltågen.

Tilldelningen av tåglägen ska enligt lag ske på ett sätt som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. De möjligheter som lagen ger att göra reservationer för viss trafik eller använda avgifter vid tilldelningen används inte av Trafikverket. Begreppet "samhällsekonomisk effektivitet" tillämpas av Trafikverket i en svårtolkad kalkylmodell som används vid konkurrens om ett och samma tågläge. I kalkylen ges resenären i ett fjärrtåg i nästan alla fall ett högre värde än resenären på ett regionaltåg. Vi anser det är mer rimligt att Trafikverket vid beslut tar större hänsyn till den stora samhällsekonomiska nyttan av ett fungerande regionaltågssystem som stämmer överens med resenärernas pendlingsbehov inkl. effektiva byten till andra tåg och bussar.

Trafikverkets kommentar

I Järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, regleras hur olika behov av kapacitet ska prioriteras, i de fall som bakomliggande önskemål inkräktar på andras behov av kapacitet och ifall de, på detta sätt

uppkomna intressekonflikterna, inte har kunnat lösas upp med hjälp av frivilliga överenskommelser, t.ex. genom förhandling. Det betyder att det inte finns något utrymme för att prioritera någon specifik trafik före någon annan. Den modell vi har idag prioriterar inte tåg mot tåg utan det som prioriteras är möjliga fullständiga tidtabeller mot andra möjliga fullständiga tidtabeller. Behovet av en bättre funktionalitet i prioriteringsmodellen, där modellen hanterar effekter på anslutningar generellt, är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu.

Avsnitt 4.7 Specialtransporter och farligt gods

YTTRANDE FRÅN LKAB MALMTRAFIK

Malmbanan är byggd för malmtransporter och de allra flesta tåglägen på sträckan Luleå-Riksgränsen är avsedda för malmtransporter. Idag krävs att all handläggning vid ansökan om kapacitet för ordinära malmtransporter ska ske som specialtransport vilket medför onödig byråkrati som inte medför ökad trafiksäkerhet. Utöver ökad arbetsbelastning på grund av kravet på specialtransport medför det även körordrar till lokförarna som innehåller en omfattande onödig information som riskerar trafiksäkerheten.

Trafikverkets kommentar

Tack för er synpunkt gällande utveckling av tjänstens nyttjande. LKABs transporter överskrider linjekategori D2 samt referensprofil A och detta är grundläggande kriterier för en specialtransport. I LKABs villkor finns dessutom andra restriktioner, t.ex. transportförbud på vissa spår, vilket gör att transporten inte kan hanteras utan specialtransport.

Avsnitt 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken saknar ett stycke om hur tågtrafiken snabbt ska komma igång vid infrastrukturstörningar. Enkla signalfel kan stoppa tågtrafiken, med långa och allvarliga störningar för kunderna. Vi saknar i JNB beskrivning på hur man ska kunna återställa anläggningen och komma igång med trafik. Detta kan vara färdiga planer på att snabbt "klova" växlar. Trafikverket borde också skapa en process och organisation för att upprätta "nöddrift" av tågtrafiken. Ett Pågatåg som kan passera ett signalfel, motsvara ca 12 ersättningsbussar. I trafikverkets beredskapsplanering måste denna redundans vara en viktig åtgärd, och personal måste finnas tillgänglig.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kompletterar texten i JNB med "De operativa ledningarna på Trafikverket ska, vid varje enskild störning, i samverkan med berörda järnvägsföretag identifiera och utarbeta optimala åtgärder i syfte att minimera konsekvenser för resenärer och godstransportörer"

Avsnitt 4.8.1 Principer

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

TDOK 2014:0088 samt 2014:0089 är ej sökbara i stödjande och styrande dokument / <http://trvdokument.trafikverket.se/>.

Gäller dessa dokument för järnvägsföretagen eller är de endast till för Trafikverket internt?

Trafikverkets kommentar

Innehållet i dokumenten beskriver primärt Trafikverkets åtgärder i samband med larm om "olycka, tillbud och avvikelse på järnväg"

Dessa dokument har av förvaltaren konfidentialitetsklassats som "begränsad", vilket innebär att de inte är tillgängliga på Trafikverkets externa webbplats. Hänvisningen till dokumenten slopas därför.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Snälltåget välkomnar att Trafikverket, efter uppdrag från regeringen, har utarbetat processer och avtal för att kunna avropa bärgning vid akuta behov. Dock ser Snälltåget att det finns en konflikt i vilken part som är ansvarigt järnvägsföretag under en bärgning i förhållande till gällande lagstiftning. Regelverket behöver överensstämma med gällande lagstiftning (t.ex. krav på kompletterande intyg i enlighet med "Lag (2011:725) om behörighet för lokförare").

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har samrått frågan med Transportstyrelsen, och informerade branschen om utfallet i ett meddelande som skickades 2019-11-18 Meddelande från Trafikverket 20191118 trv#856646"

Avsnitt 4.8.2 Operativa regler

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag ur sambandsutgåvan:

"Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet bakom denna regel är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafik-störningar, avtalade avvikelser från körplanen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas."

Förslag på ny text:

"Riktlinjen för den operativa tågföringen är att maximera tågsystemets totala rättidighet. Undantag från regeln om att maximera tågsystemets totala rättidighet kan göras om det finns särskilda skäl såsom evakueringssituationer eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat."

Argumentet för ändringen är att ”skrivelsen om att tåg i tid har företräde” inte stöttar branschmålen kring punktlighet.

Trafikverkets kommentar

Nuvarande formulering har omarbetats vid tidigare tillfällen i samråd med branschen och är ett inarbetat arbetssätt. Ska ytterligare justeringar genomföras kräver det förhållandevis stora insatser i samverkan med samtliga Järnvägsföretag och Trafikverket, vilket vid tidigare tillfällen har visat sig problematiskt.

Avsnitt 4.8.3.1 Störningsplaner

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Vid framtagandet av störningsplaner sker samverkan enbart med Järnvägsföretag och Trafikorganisationsörer. Vi saknar delaktighet från Trafikverkets Entreprenörer i detta arbete, de är och blir också en part i själva störningen och kan förhoppningsvis bidra till att störningshaneringen och återställandet till normal trafik kan hanteras på ett för våra kunder ännu bättre sätt.

Trafikverkets kommentar

Denna dialog sker i andra forum enligt Trafikverkets process för ”Hantera kris och höjd beredskap”, bland annat i ”trafiksamverkan”. Utfallet från detta forum är underlag till operativa beslut i samråd med Järnvägsföretagen, där återställningsplaner är en delmängd av innehållet.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Vid framtagandet av störningsplaner sker samverkan enbart med Järnvägsföretag och Trafikorganisationsörer. Vi saknar delaktighet från Trafikverkets underhållsentreprenörer i detta arbete, de är och blir också en part i själva störningen och kan förhoppningsvis bidra till att störningshaneringen och återställandet till normal trafik kan hanteras på ett för våra kunder ännu bättre sätt. Utöver störningsplaner, måste det också skapas återställningsplaner för infrastrukturen. Målet med dessa planer måste vara att återställningstiderna minimeras.

Trafikverkets kommentar

Denna dialog sker i andra forum enligt Trafikverkets process för ”Hantera kris och höjd beredskap”, bland annat i ”trafiksamverkan”. Utfallet från detta forum är underlag till operativa beslut i samråd med Järnvägsföretagen, där återställningsplaner är en delmängd av innehållet.

Avsnitt 4.8.4.3 Krissituationer

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Sista meningen i detta stycke anger att ”De operativa kontaktvägarna som gäller vid normala förhållanden så långt som möjligt ska gälla även vid kris.”

Den 14 augusti 2019 utbröt en storbrand i Hässleholm, en krissituation uppstår som lamslår tågtrafiken i upp till en vecka. Trafikverket har centraliserat Kortidsplaneringen till att hantera hela landet men vid denna situation fick vi en lokal/regional planeringskompetens som motpart och just



detta var en mycket stor framgångsfaktor för all den omplanering som krävdes och det ska inte negligeras. Skrivningen i JNB bör, inte minst p.g.a. denna erfarenhet, skrivas om, för uppstår det en krissituation som den i samband med Hässleholmsbranden bör istället alternativa och bättre anpassade kontaktvägar upprättas.

Trafikverkets kommentar

Kontaktvägarna som gäller vid normala förhållanden ska så långt som möjligt även gälla vid kris, detta är en av tre grundregler som styr svensk krisberedskap och krishanteringssystemet.

Grundreglerna är:

Ansvarsprincipen, närhetsprincipen samt likhetsprincipen.

Eftersom formulering är "så långt som möjligt" kan vid behov denna princip frångås/anpassas, vilket också skedde vid detta tillfälle.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Sista meningen i detta stycke anger att "De operativa kontaktvägarna som gäller vid normala förhållanden så långt som möjligt ska gälla även vid kris."

Den 14 augusti 2019 utbröt en storbrand i Hässleholm, som lamslog tågtrafiken i upp till en vecka. Trafikverket har centraliserat Kortidsplaneringen som ska agera över hela landet, men vid denna situation fick vi skapa en lokal/regional planeringskompetens som motpart. Detta fick göras efter påtryckning från Skånetrafiken, då vi uppfattade att det var oklart vem som skulle agera. Just denna lokala lösning var en mycket stor framgångsfaktor för att all omplanering som krävdes, skulle lyckas. Skrivningen i JNB bör, inte minst p.g.a. denna erfarenhet, skrivas om. Uppstår det en krissituation som den i samband med Hässleholmsbranden ska alternativa och bättre lokalt anpassade kontaktvägar upprättas.

Trafikverkets kommentar

Kontaktvägarna som gäller vid normala förhållanden ska så långt som möjligt även gälla vid kris, detta är en av tre grundregler som styr svensk krisberedskap och krishanteringssystemet.

Grundreglerna är:

Ansvarsprincipen, närhetsprincipen samt likhetsprincipen.

Eftersom formulering är "så långt som möjligt" kan vid behov denna princip frångås/anpassas, vilket också skedde vid detta tillfälle.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Slutligen måste vi återigen lämna synpunkter på de konstruktionsregler som införs på alltför sträckor och där det är den lokala/regionala trafiken som får ta konsekvensen för att fjärrtrafiken inte är i tid till utpekade kritiska punkter genom utökade headways. Man utnyttjar då inte de mångmiljoninvesteringar som gjorts i infrastrukturen. Som reglerna är beskrivna kan fjärrtågen i princip köra hur de vill och önskar, sedan får lokal/regionaltågen rätta in sig efter detta med föreskrivna headwaysregler. Detta kan inte vara andemeningen, men är uppenbart en av konsekvenserna som gör att vi som kör lokal/regional trafik reagerar. Dessutom innebär allt större headways att de lokala/regionala trafikuppläggen stramas åt med uppenbara kvalitetsrisker som följd, i värsta fall kan inte all trafik köras. Det finns ett alternativ som Trafikverket hittills inte valt att lyssna på, är att den extra headwaytid som ska åläggas den lokala/regionala trafiken istället påförs på



fjärrtågens körtider till de kritiska punkterna. Det ger samma effekt men bekostas då av den part som antas vara försenad till den kritiska punkterna.

Trafikverkets kommentar

Konstruktionsregler är en åtgärd för bättre punktlighet och robusthet i tågtrafiken framtiden på uppdrag av TTT Tillsammans för tåg i tid.

Järnvägsbranschen jobbar gemensamt med flera olika åtgärder för att öka robustheten i trafiksystemet för att klara de punktlighetsmål som satts. All trafik, oaktat om den är långväga person- eller godstrafik måste kunna samverka med den mer regionala trafiken. Att tåg inte exakt vid varje stund ligger på sin tidtabell är inte obekant. Av många olika anledningar kan en differens vara på 1-3 minuter plus eller minus, tågen ligger i en kanal. Återkommande på södra stambanan är att på vissa driftplatser är tidsfönstret för litet för att klara detta. Konsekvensen blir att tåg kommer bakom andra och kan bli försenade från någon enstaka minuter till tiotals minuter. Orsaken till förseningen kan vara allt från att resande inte kommer på snabbt nog till små störningar i trafiken och banan.

Kapitel 5 - Tjänster

Avsnitt 5.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

5.1 Ny text om sökandens ansvar för fordon under nyttjandet av tjänst och fram till att fordonen nyttjas i en ny tjänst

Ytterst konstigt formulerat stycke. Svårt att tolka meningsinnehållet.

Trafikverkets kommentar

Texten uttrycker att samtliga fordon på Trafikverkets infrastruktur alltid nyttjar en tjänst, där det också finns en specifik sökande som i var stund är ansvarig för fordonet.

Avsnitt 5.2.1 Tågläge för persontrafik

YTTRANDE FRÅN VY

Vy tåg AB önskar att Trafikverket presiserar att tjänsten «tågläge för persontrafikk» under punkt 6 också omfattar retten til å vende toget ved plattform, i tillegg til passasjerutveksling og enklere servicefunksjoner (ref. også punkt 5.3.1.4 hvor det gis rett til å stå opp til én time på en trafikkplass uten å måtte søke særskilt om oppstilling).

Trafikverkets kommentar

Punkt 6 i tjensten "tågläge för persontrafik" avser det specifika användandet av plattformarna och inte spårtillträdet. Det sistnämnda ingår i avsnitt 5.2.1 punkt 1 – den infrastruktur som avtalats för framförandet av tåget.

Avsnitt 5.3.2.1 Tågbildningstjänster

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ efterlyser en tydligare och mer detaljerad beskrivning vad som erbjuds vid beställning av tjänsten tågbildning (dvs Ställverkets tjänster).

Trafikverkets kommentar

Vi antar att det är tågbildningstjänsten på trafikplats Hagalund som här åsyftas. Där är det ISS Facility Services Sverige AB som är tjänsteleverantör och erbjuder tågbildningstjänster inom trafikplatsen. Vi ber att få hänvisa till dem. Enligt den nya förordningen 2017/2177 EU ansvarar Trafikverket för att erbjuda samtliga tjänsteleverantörer möjlighet att presentera en länk till sina anläggningsbeskrivningar på en gemensam plats, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagsnatsbeskrivningen-jnb/tjansteleverantorer-forjarnvagstransportsrelateradetjanster-i-sverige/>

Avsnitt 5.4.3.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

YTTRANDE FRÅN LKAB MALMTRAFIK

I samrådsutgåvan för JNB 2021 finns följande formulering

Specialtransporter uppdelas i

- transport utan tungvillkor – överskrider referensprofilen, men överskrider inte banans största tillåtna axellast och/eller metervikt
-

Vår kommentar:

Är det möjligt att slippa ifrån kravet på Specialtransport om samtliga nedanstående krav är uppfyllda?

1. Banans STAX och metervikt överskrids inte
2. Inga tillfälliga åtgärder krävs för framförandet av transporten
3. Transporten är inte mer effektkrävande än normalt
4. Referensprofilen överskrids men transportvillkoret innehålls och fordonen framförs endast på godkända bandelar

Punkt 4 avviker från dagens villkor för Specialtransporter. Idag gäller att alla transporter med överskriden referensprofil är att betrakta som Specialtransport, se utdrag kap 5.4.3.1 ovan.

Malmvagnarna som trafikerar Malmbanan har en liten avvikelse från den statiska referensprofilen A.

För malmvagnarna finns ett transportvillkor som anger vilka bandelar som får trafikeras samt vilken STH som gäller.

Trafikverkets kommentar

Tack för er synpunkt gällande utveckling av tjänstens nyttjande. LKABs transporter överskrider linjekategori D2 samt referensprofil A och detta är grundläggande kriterier för en specialtransport. I LKABs villkor finns dessutom andra restriktioner, t.ex. transportförbud på vissa spår, vilket gör att transporten inte kan hanteras utan specialtransport.

Kapitel 6 – Avgifter

Avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Bokningsavgift

Angående tilldelad kapacitet som inte används och som heller inte avbokats eller ställts in akut, kräver Green Cargo att denna avgift ändras så att det blir konkurrensneutralt mellan olika tågslag. I dagsläget straffas tyngre tåg mer än lättare tåg, syftet med avgiften är att stävja bokning av kapacitet och det har ingenting med tågens vikter att göra. Antingen tar TRV fram en schablonkostnad som är samma för alla tågslag eller baserar avgiften helt på tåg km. GC avser inte att släppa denna fråga ännu ett år utan avser att pröva frågan hos Transportstyrelsen om vi inte får gehör från Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Flertalet av banorna som berörs av avgiftshöjningarna har inte några planerade åtgärder för att öka standarden på banorna. Ska regionerna vara med och finansiera ett statligt uppdrag som banunderhåll behöver även åtgärderna för att säkra och höja banornas standard prioriteras högre.

Trafikverkets kommentar

Banavgifter tas ut för att de ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. De delfinansierar underhåll och reinvesteringar på den statliga järnvägsanläggningen. Avgiftshöjningarna är nödvändiga för att Trafikverket ska ta ut den i järnvägslagen (2004:519) stadgade miniminivån på banavgifter. Denna miniminivå speglar de

kostnader som uppstår som direkt följd av järnvägstrafiken. Avgifterna syftar alltså inte till att finansiera standardhöjande åtgärder och står inte i något samband med dessa. De syftar istället till att upprätthålla standarden.

Avsnitt 6.3 Tariffer

YTTRANDE FRÅN VY

Vy tåg AB mener at de planlagte prisøkningene på sporavgiften og for basisnivået for tåglägesavgiften er uforholdsmessig høye og må reduseres.

Den foreslåtte prisøkningen for sporavgiften ligger på 10,3 % sammenliknet med satsen for 2020. Dette er langt over vanlig prisstigning ellers i samfunnet.

For tåglägesavgiften er den nominelle økningen av prisen mer moderat med 2,9 %, men den foreslåtte fjerningen av «mellomnivået» for avgiften fører til en svært stor kostnadsøkning på mange av strekningene vi trafikkerer. Strekningene Sundsvall-Storlien, Boden-Haparanda, Kil-Torsby, Nässjö-Eksjö, Nässjö-Vetlanda, Nässjö-Vaggeryd og Värnamo-Halmstad flyttes fra «basisnivået» i 2020 til en pris som tilsvarer «mellomnivået». Avgiftsøkningen for disse strekningene blir da på hele 84,2 % fra 2020 til 2021.

Denne ekstreme avgiftsøkningen på strekninger som ofte har et lavere kundegrunnlag og et høyere tilskuddsbehov kan gi store økonomiske utfordringer for våre oppdragsgivere og kan i ytterste konsekvens føre til at togtilbudet må reduseres når tilgjengelige midler hos regionale kollektivtrafikkmyndigheter ikke strekker til..

Trafikverkets kommentar

De banavgifter som tas ut ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av trafiken (se Trafikverkets kommentar ovan).

På de sträckor där tåglägesavgiften år 2020 har Basnivå sker förvisso betydande höjningar i relativa termer, men utifrån ganska låga nominella nivåer. Höjningen är avsedd att anpassa avgiften till den kostnad som uppstår som en direkt följd av trafiken. Denna kostnad är beräknad som ett genomsnitt för alla banor och tågtyper.

Enligt Trafikverkets beräkningar ökar avgifterna för regionaltåg generellt sett med cirka 7 procent (tabell 3 i Trafikverkets effektanalys), och transportarbetet beräknas minska med 0,2 procent som en följd av det (tabell 14 i Trafikverkets effektanalys).

Trafikverket har behövt frånga den hittills tillämpliga kopplingen mellan tåglägesavgift och kapacitetsutnyttjande. Skälet är att järnvägslagens krav på orsakssamband enligt Transportstyrelsen kräver vetenskapligt underbyggda underlag för att motivera en sådan differentiering. Trafikverket bedömer att de underlag som finns är otillräckliga för att upprätthålla den differentieringen, och har därför valt att genomföra denna förändring.

Avsnitt 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Avsnitt 6.3.1.1 Spåravgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Från 2015 till 2021 har spåravgiften höjts med 117% för vår godstrafik. Vi vet att vi talar för döva öron men konstaterar att denna utveckling motverkar klimatlagen och målet med reduktion av Co2 utsläpp till år 2030.

Trafikverkets kommentar

Spåravgiften höjs för att leva upp till den miniminivå som 7 kap. 2 § i järnvägslagen (2004:519) stadgar. Trafikverket har i vårt uppdrag i samband med den nationella godstransportstrategin informerat regeringen om det ökade kostnadstrycket för godstrafiken, och de bedömda konsekvenserna med avseende på bland annat klimatmål.

YTTRANDE FRÅN REAL MÄLARDALSTRAFIK

Trafikverket föreslår en förändring av avgifterna. Förändringarna genomförs inte med en proportionerlig ökning över alla avgifter utan differentieras inom de olika avgiftsklasserna.

Spåravgiften höjs med ca 10 % och överstiger med marginal normal indexhöjning.

Tåglägesavgiften förändras genom att tre prisnivåer blir två, i nedanstående exempel pekar vi på en av konsekvenserna av denna förändring.

Exempel Nyköpingsbanan: Från dagens tåglägesavgift låg 1,90 kr, till ny mellan 3,50 kr per tågkm. Bara höjningen av tåglägesavgiften på 1,60 kr/km innebär en kostnadsökning för denna linje på ca 1,5 mkr/år. Detta innebär med ett snittpris på ca 100 kr/resa att det krävs ca 15 000 nya resenärer på denna linje för att finansiera enbart prishöjningen. Då inte medräknat vad de totala höjningarna av banavgifterna innebär för sammantagen effekt.

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

Med ovanstående bakgrund vill vi avråda Trafikverket att genomföra de föreslagna höjningarna av banavgifterna 2021. Trafikverket föreslås vidare att modellen för återkommande prisökningar utöver normal indexhöjning ses över tillsammans med företrädare för branschen. Nuvarande takt för kostnadsökningarna av banavgifterna motverkar nationella och regionala mål för ökat resande inom hållbara transportsystem..

Trafikverkets kommentar

Spåravgift och tåglägesavgift bas (tidigare bas och mellannivå) höjs för att uppfylla den miniminivå som 7 kap. 2 § i järnvägslagen (2004:519) stadgar.

På de sträckor där tåglägesavgiften år 2020 har Basnivå eller Mellannivå sker förvisso betydande höjningar i relativa termer, men utifrån ganska låga nominella nivåer. Eftersom även underhållskostnaderna ökar från år till år så skulle vi, om vi höjer avgifterna i takt med inflationen, inte nå upp till de lagstadgade miniminivåerna för banavgifterna.



Enligt Trafikverkets beräkningar ökar avgifterna för regionaltåg generellt sett med cirka 7 procent (tabell 3 i Trafikverkets effektanalys).

YTRANDE FRÅN SJ AB

Spåravgiften höjs betydligt mer än med den förväntade inflationen.

	T20	T21	Höjning
TJT	0,0106	0,0117	10,38%
RST	0,0171	0,0188	9,94%

Trafikverkets kommentar

Det är korrekt. Eftersom även de lagstadgade miniminivåerna ökar med inflationen så skulle vi, om vi höjer avgifterna i takt med inflationen, inte nå upp till de lagstadgade miniminivåerna för banavgifterna.

Avsnitt 6.3.1.2 Tåglägesavgift

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

Trafikverkets kommentar

Höjningar av tåglägesavgift bas och mellan sker som en följd av de lagkrav som gäller för uttag av banavgifter. Enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) ska banavgifterna minst motsvara den kostnad som uppstår för Trafikverket som en direkt följd av järnvägstrafiken. Delar av dessa direkta kostnader (3,89 kronor per tågkilometer) ska tas ut med tåglägesavgiften. Det innebär att företag som betalar tåglägesavgift Hög redan idag kompenserar Trafikverket för dessa direkta kostnader och att de utöver det även betalar ett påslag som Trafikverket tar ut i ett finansierande syfte. Det är angeläget att all trafik så snart som möjligt täcker de kostnader som de enligt järnvägslagen ska täcka.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Till JNB 2021 avser Trafikverket att höja tåglägesavgifterna ytterligare för banor som ligger på bas nivå från 1.90 kr/km till 3.50kr/km samtidigt som medelnivån avvecklas och ersätts med basnivån. För Krösatågen kommer detta innebära en kostnadsökning på närmare 3 miljoner kronor årligen. Kostnad sökningen sker till stor del på de trafiksvaga banorna med en lägre standard. Konsekvensen av avgiftsförändringen innebar att ytterligare medel måste tillföras Jönköpings Länstrafik, liksom övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter i södra Sverige. Effekterna av detta kan innebära höjda biljettpriser, indragen trafik eller höjda anslag från skatte kollektivet .



Trafikverkets kommentar

Vi är medvetna om detta. Tåglägesavgiften höjs för att leva upp till den miniminivå som 7 kap. 2 § i järnvägslagen (2004:519) stadgar.

YTTRANDE FRÅN SJ

Tåglägesavgiften gör om från att haft 3 nivåer, till att ha 2 nivåer.

Hög är kvar med oförändrad tåg-km-avgift. Mellan och Bas slås ihop till, Bas.

SJ anser att höjningen på nya Bas blir mycket stor.

Nivåer	T20	T21	Nivå	Höjning
Hög	8	8	Hög	0,00%
Mellan	3,4	3,5	Bas	2,94%
Bas	1,9	3,5	Bas	84,21%

Trafikverkets kommentar

På de sträckor där tåglägesavgiften år 2020 har Basnivå eller Mellannivå sker betydande höjningar i relativa termer, men utifrån ganska låga nominella nivåer.

Totalt ökar banavgifterna (spåravgifter, tåglägesavgifter och passageavgifter) för persontrafiken med 6 procent mellan 2020 och 2021.

YTTRANDE FRÅN REAL SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

I samrådsunderlaget om Järnvägsnätbeskrivning (JNB) 2021 föreslår Trafikverket höjda tåglägesavgifter med stöd i järnvägslagen. Avgiften är kilometerbaserad och förslaget innebär en förändrad indelning av det svenska järnvägsnätet från nuvarande tre nivåer; låg, mellan och hög till endast två nivåer; hög och bas, där låg och mellan sammanslås till bas. Motiveringen grundas på att avgiften i basnivå ska avspejla den genomsnittliga direkta kostnaden som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Tåglägesavgiften hög baseras utöver bas av ett påslag som tas ut på sträckor med hög belastning. De banor som klassas för hög tåglägesavgift är Södra- och Västra stambanan, del av Västkustbanan samt del av Ostkustbanan och Värmlandsbanan. Övriga banor ingår i kategori bas. Avgifterna i nuvarande tre nivåer är; låg = 1,90 kr/km, mellan = 3,50 kr/km och hög 8 kr/km. Den nya indelningen innebär att avgiften för basnivå är 3,60 kr/km och hög uppgår till 8 kr/km.

Konsekvensen av förslaget innebär att de lägre trafikerade banorna, ofta trafikerade av kortare och lättare järnvägsfordon, får en samlade tåglägesavgift som stiger oproportionerligt i den mer perifera infrastrukturen medan de högbelastade järnvägsbanorna har en oförändrad avgift. Eftersom underhållet på högtrafikerade banor ökar och prioriteras högt bör avgiftsuttaget i så fall även öka i proportion till detta. Istället för att bara de banor som har mindre turtät trafik och därmed även ett mindre slitage på järnvägsanläggningen möts av avgiftshöjningar, de banor som i princip i den nationella planen fram till 2029 redan har lägre prioriterat underhåll. Dessa banor trafikerar i



huvudsak avseende persontrafiken av den samhällsupphandlade regionala tågtrafiken samt långväga tåg i båda fallen inom delar av Småland, Dalarna och Norrland.

Svensk Kollektivtrafik konstaterar att förslaget innebär att nuvarande differentiering med tre nivåer upphör. Förslaget innebär en betydande förändring genom att nivåindelningen reduceras samt att avgiften kraftigt höjs för de lägre prioriterade banorna i järnvägsnätet. Förslaget innebär oförändrade avgifter på stamnät och huvudbanor. Förslaget saknar en tydlig konsekvensbeskrivning både vad gäller Trafikverkets tillkommande intäkter, vad intäkterna avses användas till samt Järnvägsföretagens tillkommande kostnader och de förväntade effekter det kommer att ha på utbud och biljettpris mot resenärerna.

Obalans i avgiftsstrukturen ger därmed negativt utfall för främst den regionala trafiken. Det innebär i praktiken ett ensidigt gynnande av trafik på de nationella stambanorna, och då i huvudsak de långväga tågsystemen i kommersiell regi.

Svensk Kollektivtrafik avstyrker därför denna del av förändringen för JNB 2021 jämfört med motsvarande reglering i JNB 2020.

Trafikverkets kommentar

Det finns inga krav på att ökningarna ska vara proportionerliga. Alla tåg ska betala den lagstadgade miniminivån på banavgifterna. Det innebär att de avgifter som ligger under miniminivån lyfts och att de avgifter som redan idag ligger på eller över miniminivån förblir oförändrade.

De marginalkostnader som vi idag baserar banavgifterna på är beräknade som ett genomsnitt för hela järnvägsnätet. Vi håller med om att det kan finnas argument som talar för att beräkna marginalkostnader separat för olika delar av järnvägsnätet. Idag har vi inga sådana beräkningar som vi kan basera avgiftsuttaget på. Trafikverket kan inte ta ut andra marginalkostnadsbaserade avgifter än de som får stöd i vetenskapliga underlag.

En analys avseende tillkommande intäkter och förväntade effekter på bland annat utbud och biljettpriser finns nu på Trafikverkets webbsida, länk. Intäkterna avses, tillsammans med statliga anslag för vidmakthållande av järnvägen, användas för underhållsåtgärder och reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Trafikverket gör gällande att man avser att kraftigt höja stora delar av kostnadsmassan för att bedriva trafik på statens spåranläggning i och med föreslagna höjningar för spår- och tåglägesavgifter från Tågplan 2021. De föreslagna höjningarna (över 10% för spåravgift persontrafik och över 84% för tåglägesavgift bas jämfört med avgifterna i Tågplan 2020 (höjningen av tåglägesavgift bas som föreslås jmf med Tågplan 2019 är över 500%!) skapar konkurrensnackdelar gentemot andra transportslag. Den undermåliga kvaliteten/statusen på statens spåranläggning behöver tas i beaktande vid så pass signifikanta kostnadsökningar, inte minst då anläggningens undermåliga status leder till stora kvalitetsbristkostnader för oss järnvägsföretag. Transdev Sverige AB yrkar därför på en frysning av avgifterna i enlighet med nivåerna i Tågplan 2020.

Vi motiverar också en frysning med hänvisning till Järnvägslagen 7 kap., 4 § där det tydligt framgår att "avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som



marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen". De kraftigt aviserade kostnadsökningarna, dessutom på kort tid, måste sättas i förhållande till en järnvägsmarknad som är ansträngd av låg eller obefintlig lönsamhet.

Trafikverkets kommentar

Vi är medvetna om att högre banavgifter innebär konkurrensnackdelar gentemot andra trafikslag, i Snälltågets fall antar Trafikverket att det kan handla om konkurrensnackdelar gentemot flyg och buss. Prishöjningarna i JNB 2021 genomförs därför att järnvägslagen kräver en miniminivå på banavgifter (avgifterna ska minst motsvara den kostnad som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken enligt kap. 7 § 2 järnvägslagen).

Spåravgifter och tåglägesavgift tas ut med stöd av kap. 7 § 2 i järnvägslagen och inte med stöd i kap. 7 § 4 samma lag. Den restriktion i järnvägslagen som Transdev hänvisar till har således bara betydelse vid uttag av så kallade särskilda avgifter, dvs. avgifter utöver de som tas med spåravgifter och tågläge Bas.

Avsnitt 6.3.1.3 Passageavgift

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vi konstaterar att passageavgifterna är kvar för persontrafik men slopas för godstrafik. Det stärker ännu er intrycket av att avgiften är en extra straffskatt på kollektivtrafik på spår. Kollektivtrafiken går nä transportbehovet motiverar det och transportbehovet är som störst de tider då passageavgifter tas ut. Att flytta tågen till andra tidsperioder än dem där avgift tas ut är inte aktuellt eftersom tågen av nödvändighet måste gå när resenärerna behöver åka. Därmed har avgifterna ingen styrande effekt utan blir bara en extra pålaga som dessutom blir tämligen betydande eftersom antalet passager inom dessa områden av nödvändighet blir många.

Motsvarande avgifter på väg, trängselskatt, undantar bussar med en totalvikt över 14 ton och att kollektivtrafiken på väg därmed är undantagen. RS ser gärna att Trafikverket beskriver i ett brev till RS skillnaden i avgifter för väg och järnväg samt avsikten med passageavgifterna.

Trafikverkets kommentar

Passageavgiften i storstadsområden tas ut med stöd av 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519), som föreskriver att avgifterna inte får sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, hindras från att använda infrastrukturen.

Den koppling som Region Stockholm gör mellan passageavgiften och trängselskatten är ovidkommande, eftersom helt olika regelverk är tillämpliga. Avsikten med uttaget av passageavgift är primärt att Trafikverket ska nå den ekonomiska ram för att vidmakthålla infrastrukturen som följer av den fastställda nationella planen 2018 – 2029. Det förutsätter för närvarande ett visst uttag utöver de obligatoriska marginalkostnaderna. Innebörden av bestämmelsen i 7 kap 4 § är att sådant uttag inte får leda till att hela marknadssegment trängs undan och förhindras att nyttja infrastrukturen. Trafikverket har analyserat effekterna av uttaget och gör bedömningen att ingen otillbörlig undanträngning sker.



YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

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

Trafikverkets kommentar

Se kommentaren på Region Stockholms synpunkt ovan.

Avsnitt 6.3.2.2 Uppställning

YTTRANDE FRÅN SJ

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 Tomtebodas bangård hamnar 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.

Trafikverkets kommentar

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

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

Trafikverkets kommentar

Se svaret ovan.

Avsnitt 6.3.2.6 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB. Se avsnitt 5.3.2.1 och bilaga 1 A.”

Det bör vara Trafikverkets ansvar att informera om när det är aviserat förändringar i prissättningen.

Trafikverkets kommentar

Tågbildningstjänsten på trafikplats Hagalund sker i ett affärsförhållande mellan ISS Facility Services Sverige AB och respektive järnvägsföretag. Det är därför ISS som informerar sina kunder om pris och prisförändringar vad gäller denna tjänst.

Avsnitt 6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar

T20 inför vi systemet som ger möjlighet att ansöka om kodifierad transport.

Systemet för kodifiering är tillgängligt från T20 och vi börjar tillämpa kodifiering från 2019-12-15.

Det blir ett begränsat antal sträckor som kommer att vara kontrollerade och P/C-klassade vid starten av T20. Ambitionen är att ytterligare kodifierade sträckor adderas till kartan löpande under T20.

Ändringarna kommer att göras via ordinarie process för avvikelsemeddelande till JNB 2020. Allt eftersom ni tar bort sträckor från villkoren minskar bevakningskostnaden.

Avgiften för handläggning är en ren självkostnad för det arbete Trafikverket lägger ner för framtagande av villkor och tillstånd. Avgiften för bevakning av sträckor med villkor är en schablon som ska täcka det arbete Trafikverket gör för att säkerställa nödvändiga uppdateringar i gällande villkor utifrån de förändringar som görs i infrastrukturen. Arbetet är kritiskt och bitvis tidskrävande för ett säkert framförande av trafiken.

I arbetet med att ta fram och implementera den "nya processen", där TRV tar över järnvägsföretagens uppgift att ansöka om tillstånd även i ad hoc-processen, kommer avgiftsstrukturen att beaktas.

Avsnitt 6.4 Andra avgiftsincitament

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

6.4 Bokningsavgift

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

Trafikverkets kommentar

Kling är ett system som inte längre är i bruk hos Trafikverket. De system hos Trafikverket som skulle kunna erbjuda dessa uppgifter är LUPP. Tyvärr är det inte möjligt att erbjuda en sådan specifikation i dagsläget.

Avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Avsnitt 6.5.1 Kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets kvalitetsnivå för punktlighet är en överenskommelse som träffats inom branschsamverkan inom Järnvägsbranschens samverkansform (JBS) där målnivån är 95% punktlighet år 2020. Alla avtalskunder omfattas av TRV:s kvalitetsmodell enligt 6.5.1 i JNB. Modellen bygger på att den part som orsakar en försening betalar en avgift i enlighet till den som drabbats av förseningen. Därutöver finns möjligheten att få ersättning för den ekonomiska skada som TRV förorsakar en avtalskund på de grunder som finns beskrivna i järnvägstrafiklagen.

Avsnitt 6.5.3 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag ur samrådsutgåvan:

”Trafikverket registrerar automatiskt alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter i Trafikverkets järnvägsnät. För merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i systemet Basun1) senast under tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades.”

Systemet Basun är ersatt med systemet OPAL..

Trafikverkets kommentar

Ändra Basun till händelserapportering i Operativ portal.

Avsnitt 6.5.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

YTTRANDE FRÅN SJ

Det finns för många oklarheter kring ansvarsfördelning, ägarskap, orsakskodning med mera för att Trafikverket ska kunna ta ut kvalitetsavgifter för tjänstetåg ut från Hagalund.

Dessa frågor måste utredas och överenskommas innan Trafikverket kan börja att ta ut dessa avgifter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket hänvisar till pågående projekt utveckling kvalitetsavgiftsmodellen som pågår och där SJ finns representerade.

Avsnitt 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag ur samrådsutgåvan:

”Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. Begäran ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på www.trafikverket.se. Begäran ska vara fullständigt ifylld, inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand.”

Vid Järnvägsföretags överklagan av orsakskoder, både gällande merförseningar och inställda tåg, avslår Trafikverket JFs ansökan med hänvisning till att ”adekvat motivering” saknas. (Se avsnitt avsnitt 6.5.6.1 respektive 6.5.6.2)

Avsnittet innehåller ingen definition av begreppet ”adekvat motivering”, och därför bör texten ”adekvat motivering” ersättas med texten ”motivering”.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket hänvisar till pågående projekt utveckling kvalitetsavgiftsmodellen som pågår och där SJ finns representerade.

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Kapitel 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Trafikverket har med sin process för bestridande av orsakskoder kopplat till merförseningar skapat en hantering som, i vår mening, skapar en orimlig administrativ börda för oss som järnvägsföretag, inte minst för oss mindre aktörer. Processen bygger på att det står Trafikverket fritt att fram till och med den tredje dagen efter att ett tågläge påbörjats ange vad Trafikverket menar är orsaken till en merförsening. Först därefter har vi som järnvägsföretag rätt att inkomma med eventuella

bestridande mellan dag fyra och sex efter det att tågläget påbörjats. I praktiken innebär det att vi som järnvägsföretag kontinuerligt behöver kontrollera om den orsak Trafikverket angivit vid merförseningar delas av oss som järnvägsföretag. Den nödvändiga kontinuiteten, som vi ser det, är att vi i det närmaste behöver göra en kontroll varje dag på året för att inte passera det givna tidsutrymmet för bestridande som anges i processen.

En möjlig processanpassning, som vi förordar, är att låta oss järnvägsföretag bestrida den orsakskod som Trafikverket angivit från första början, vilket i regel är under dag 0, och inte invänta eventuella justeringar som kan ske fram till och med dag 3 efter att tågläget påbörjades. Vidare menar vi att en annan anpassning av processen är att de tre dagar vi som järnvägsföretag har på oss att bestrida är arbetsdagar och inte kalenderdagar, då vi annars måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger.

Vi förstår inte heller varför det inte finns en öppning att järnvägsföretaget kan endera begära överprövning av Trafikverkets "slutgiltiga" beslut eller att Trafikverket kan be om kompletterande information om så krävs för att kunna fatta beslut om tillstyrkan eller avslag på järnvägsföretagets begäran.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket hänvisar till pågående projekt utveckling kvalitetsavgiftsmodellen som pågår och där Snälltåget fr.o.m. workshop 2 finns representerade.

Avsnitt 6.5.6.2 Inställda tåg

YTTRANDE FRÅN SJ

Samma synpunkt som i avsnitt "6.5.6.1 Merförseningar".

Trafikverkets kommentar

Trafikverket hänvisar till pågående projekt utveckling kvalitetsavgiftsmodellen som pågår och där SJ finns representerade.

Kapitel 7 - Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag från samrådsutgåvan:

"Om en transportör har rätt till ersättning av Trafikverket för ekonomisk skada och transportören har fått kvalitetsavgifter på grund av samma händelse ska kvalitetsavgifterna räknas av från ersättningen."



SJ anser att möjligheten till avräkning av kvalitetsavgifter bör tas bort, dels då det komplicerar handläggningen av regresskrav och dels då de bakomliggande syftena och drivkrafterna med kvalitetsavgiftssystemet är andra än skadekompenserande.

7.11 Ansvar för ekonomisk skada

Utdrag från samrådsutgåvan:

”En transportör ska skriftligen framställa krav på ersättning för visad ekonomisk skada till Trafikverket. Kravet ska innehålla en redogörelse för händelser, grunder för kravet och underlag som specificerar den ekonomiska skadan. Ett sådant krav ska ha inkommit till Trafikverket senast nittio (90) dagar efter händelsen eller senast nittio (90) dagar efter att transportören mottagit den begäran om ersättning som grundar fordran mot Trafikverket om det är en begäran från tredje man. Framställs inte krav på ersättning mot Trafikverket i rätt tid upphör transportörens fordran att vara gällande mot Trafikverket.”

Någon motsvarande skrivning finns idag inte avseende Trafikverkets handläggningstid vilket SJ anser är orimligt.

Trafikverkets kommentar

Att kvalitetsavgifter skall dras av innan ersättning lämnas inom ramen för ekonomisk skada står angivet i Järnvägstrafiklagen. Lagstiftaren avser att följa upp hur lagen har implementerats och praktiserats. I samband med den översynen kommer Trafikverket samla såväl interna som externa återkopplingar för utvärdering.

Tidsgränsen 90 dagar kommer att utvärderas i syfte att se om det finns skäl till att förändra denna. Utvärderingen kommer att genomföras under första kvartalet 2020 i nära samarbete med branschen. I nuläget är det svårt att utfästa exakta handläggningstider då Trafikverket hanterar stora mängder ostrukturerad data, det vill säga ansökningar som inkommit på ett icke standardiserat sätt i kombination med att det kvarstår en större mängd ärenden av principiell karaktär att lösa. Trafikverket har som ambition att i samråd med branschen ta fram gemensamma målsättningar, bland annat avseende handläggningstid.

Bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag från samrådsutgåvan:

”Säkerhetszonen sträcker sig minst 2,20 meter ut från närmaste räl. Ingen får vistas i säkerhetszonen 10 sekunder innan ett spårfordon passerar.”

Med den här skrivningen kan Järnvägsföretag knappast utföra något tågunderhåll på bangårdarna. Texten bör ange att det finns undantag, t.ex. för servicebangårdar (liknande Hagalund).

Trafikverkets kommentar

Texten kommer inte att ändras.

Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

Följande uppställningsspår används i dag men saknas i bilaga 3A:

Kallhäll, spår 3 och 4

Nynäshamn, spår 1, 2 och 3

Uppsala, spår 2 och 3

Stockholm City, 3 spår av spår 1-4

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Följande uppställningsspår används i dag men saknas i bilaga 3A:

Kallhäll, spår 3 och 4

Nynäshamn, spår 1, 2 och 3

Uppsala, spår 2 och 3

Stockholm City, 3 spår av spår 1-4

Trafikverkets kommentar

Samtliga dessa spår är hsp och även genomfartsspår/plattformsspår och inte klassade som uppställningsspår. Dock kan kapacitetsoptimeringen under vissa förutsättningar tilldela uppställning på dem, men Trafikverket kan inte erbjuda uppställning 24/7/365, utan endast om tågplanen och trafikeringen så möjliggör.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I bilaga 3a, flikarna 3 (uppställning) och 7 (plattformar) finns det ofullständiga/felaktiga uppgifter på flera driftplatser.

Det behöver göras en genomgång av dessa flikar så att uppgifterna bättre stämmer med verkligheten.

För fliken "Uppställning" kan det vara att driftplats och spår saknas, att spårlängd är fel, att angivet spår inte är tillåtet för uppställning etc.

För fliken "Plattformar" kan det vara att plattformslängd är felaktig, att spår saknas etc. Speciellt bör driftsplatser med flera plattformar/plattformslägen granskas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets strävan är att uppgifterna i bilaga 3A ska hålla så hög kvalitet som möjligt. Vi är medvetna om att det finns brister och arbetar ständigt med att åtgärda dem.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Hagalund

Spår 3-22 förekommer dubbelt, både i Hagalund och i Solna. De måste skiljas åt, d.v.s. det måste definieras vilka spår som avser Hagalund och vilka som avser Solna. Trafikverkets spår 3-22 på

Mellanbangården i Solna bör märkas upp So3, So4 o.s.v. för att särskilja dessa spår från spår 3-22 i Hagalund.

SJ anser att Trafikverket angivit för långa tillgängliga spårlängder i Hagalund. Trafikverkets längdangivelser medger inte att övergångar för golfbilar, truckar m.m. kan nyttjas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket förstår inte denna synpunkt, eftersom vi inte kan se felaktigheten gällande spårnumreringen. De spår som har samma numrering (20-22) har tillägget So på de spår som hör till tpl Solna. Trafikverket har nyligen gjort en uppmätning av samtliga spår i Hagalund där hänsyn har tagits till de övergångar som delar vissa spår.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Cst

Spår 13-16 är med som kapacitetsspår. Trafikverket bör förtydliga att järnvägsföretag kan använda dessa spår för uppställning (om det är Trafikverkets avsikt).

Många av de övriga spåren på Stockholms C och Norra Bantorget bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt kan användas som uppställningsspår nattetid.

Älvsjö

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

Spår 47 – 48 finns inte med.

Trafikverkets kommentar

De stora arbetena på Getingmidjan avslutas i och med sommaravstängningen 2020. Under T21 blir det ingen avstängning.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Malmö C

Uppställning på Malmö C övre borde väl vara möjlig nattetid, och under icke dimensionerande tid på dagen?

Trafikverkets kommentar

Samtliga spår är hsp och även genomfartsspår/plattformsspår och inte klassade som uppställningsspår. Dock kan kapacitetsoptimeringen under vissa förutsättningar tilldela uppställning på dem, men Trafikverket kan inte erbjuda uppställning 24/7/365 utan endast om tågplanen och trafikeringen så möjliggör.

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

PSB S1 och S2, lanseringar m.m. Lund – Arlöv.

Start- och sluttid bör kunna sättas i samråd med Järnvägsföretagen. Arriva föreslår starttid natt mot måndag kl. 01:00 och sluttid natt mot söndag kl. 03:30. På så sätt kan Pågatågens trafik vid start av PSB S1 och S2 köras klart söndagens trafikdygn och vid avslut av PSB S1 och S2 avslutas dessa anpassat till när söndagens morgontrafik för Pågatågen startar.

Trafikverkets kommentar

Objekten har ändrats: PSB S1 förläggs v2134 L 02.00 – v2136 M 03.00 PSB S2 utgår (ingår i detta objekt)

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

PSB S5 dubbelspår Ängelholm – Maria

Sluttid måndag vecka 46 bör vara 04:00 för att morgontrafiken ska kunna starta upp ostört. Om det då skulle krävas motsvarande tidsförskjutning vid start är det att föredra.

Trafikverkets kommentar

Sluttid måndag vecka 46 ändrad till 04:00

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB M1 obj. 310601 Gui – Smo Trafikavbrott 16 veckor

Med denna avstängning så omöjliggör TRV oss att hämta och leverera till våra kunder i Sandarne, Ljusne & Vallvik under 16 hela veckor, det kan vi inte acceptera utan spårbytet måste delas upp i 2 olika avstängningar. Det ena mellan Smo – Vv södra infart under den tiden de jobbar på sträckan och sen när det är klart jobba vidare på sträckan Vv – Gui så det enbart är stopp när de jobbar på den sträckan så det är möjligt för oss att nå dessa platser från Söderhamn under den tiden de jobbar mellan Smo-Vv.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets avsikt är att tillmötesgå Green Cargos synpunkt men tyvärr så är den inte möjlig att hantera innan originalutgåvan av JNB 2021 fastställs och publiceras. Definitivt svar på synpunkten kommer att hanteras i första avvikelsemeddelandet för JNB 2021.

PSB Ö2 obj. 313471 (Skms) – (Mot)

Under denna tid får det inte finnas några andra arbeten eller avstängningar på omledningssträckorna Nässjö-Katrineholm-Hallsberg resp. Nässjö-Falköping-Hallsberg så det är möjligt att få fram trafiken till och från Hallsberg och Nässjö/Malmö under denna period.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer se till att det inte planeras andra arbeten på berörda omledningssträckor då PSB Ö02 objekt 313471 utförs.

PSB S1 obj. 312523 Lu – (Al) Trafikstopp



Stopp på SSB. Här vill vi ha "Lommabanan" (Arlöv – Kävlinge) öppen så det inte planeras in arbeten där också. Gäller v2135 – 2135 M-L kl. 00:00 – 24:00

Trafikverkets kommentar

Markarydsbanan kommer att största möjliga mån hållas öppen för omledning utav trafik.

PSB S2 obj. 312526 Lu – (Al) Trafikstopp

Stopp på SSB. Här vill vi ha "Lommabanan" (Arlöv – Kävlinge) öppen så det inte planeras in arbeten där också. Gäller v2147 – 2147 M-L kl. 00:00 – 24:00

Trafikverkets kommentar

Till PSB S1 där PSB 2 ingår finns en kapacitetsplan framtagen där det framgår vilka banor som är aktuella omledningsbanor och vilken kapacitet som kommer att finnas på dessa banor. Al-Kg är en utav de angivna omledningsbanorna. PSB S3 obj. 309127 (Åp) – (Tp) Totalstängt

Här måste tydliggöras möjligheterna för trafikeringen av Bih. Behöver/Måste hela sträckan vara avstängd hela perioden? Om vi kan använda oss av D-skydd står Trafikverket för HTSM och D-skyddsman (Tsm på loket).

V 2109 – V2114 M-F kl. 00:00 - 24:00 och V2115 – V2132 M-S 00:00 – 24:00. Här gäller då också att vi har omledningsmöjligheter via SSB och Markarydsbanan för vår Göteborgstrafik.

Trafikverkets kommentar

Markarydsbanan kommer att i största möjliga mån hållas öppen för omledning av trafik.

PSB S4 obj. 314988 Ä – (Åp) Trafikstopp

Här gäller då också att vi har omledningsmöjligheter via SSB och Markarydsbanan för vår Göteborgstrafik till/från södra Sverige.

Trafikverkets kommentar

Markarydsbanan kommer att i största möjliga mån hållas öppen för omledning av trafik.

PSB S5 obj. 309122 Ä – (Hb) Trafikstopp

Här gäller då också att vi har omledningsmöjligheter via Markarydsbanan för vår Hallands/Göteborgstrafik till/från södra Sverige. Bla Södra Skogsägarna.

Trafikverkets kommentar

Till PSB S5 finns en kapacitetsplan framtagen där det vilka banor som är aktuella omledningsbanor och Markarydsbanan är en utav dessa som kommer att hållas öppen för trafik.

PSB V1 objekt 307737 Gk-Sve

Det måste finnas omledningsmöjligheter via Bj-banan Öxnered-Uddevalla-Stenungsund och omvänt under pågående avstängning.

Trafikverkets kommentar

Under denna tid kommer Underhåll att behöva göra åtgärder på BJ-banan, Älvsborgsbanan och Bohusbanan. Vi skall se över hur vi kan justera tider för minimal påverkan.



YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

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

Trafikverkets kommentar

Mälarbanan T20: objekt 275760 tillhör T20 och starttid är kl. 02:30

Mälarbanan T21: PSB objekt 310336 och 310558 hör ihop, tillhör T21 och starttid ändras till kl. 02:30

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

Trafikverkets kommentar

Mälarbanan T20: objekt 275760 tillhör T20 och starttid är kl. 02:30

Mälarbanan T21: PSB objekt 310336 och 310558 hör ihop, tillhör T21 och starttid ändras till kl. 02:30

YTTRANDE FRÅN SJ

Hagalund generellt (finns inte som rubrik i bilagan)

Kontakttledningsbytet i Hagalund finns inte i BAP, trots att det kommer att vara ett i högsta grad påverkande arbete.

Arbeten strax utanför en stor bangård t.ex. Hagalund kan få stora konsekvenser om de inte tas med i JNB. SJ har nyligen fått höra att tunnlarna i Solna kommer att stängas av under åren 2021-2023 vilket kan skapa mycket stora störningar.

Inom kort kommer stora ombyggnader att ske inne i Hagalund på Mellanbangården och Lokbangården vilket kommer att påverka all trafik till och från Hagalund.

Störningarna p.g.a. dessa arbeten kanske blir så stora att Älvsjö godsbangård måste användas, och den måste i så fall bli bättre anpassad.

SJ anser det angeläget att Trafikverket redovisar större planerade banarbeten, och då inte enbart arbeten på linjen, utan även arbeten som berör viktiga bangårdsområden SJ har upplevt tidigare år att en del arbeten som berört t.ex. bangården Hagalund "glömts bort" i JNB.

Trafikverkets kommentar

Kontakttledningsbytet kommer att avslutas under 2020 och berör därför inte JNB 2021.

När det gäller övriga arbeten som är planerade av Jernhusen har Trafikverket erhållit följande information.

Ombyggnation lokbangården, under perioden hösten 2020- 2021.

spåren söder om vagnhallen, under 2021.

ny svarv, i dagsläget okänt när i tid, i dagsläget finns inget behov i och med att den gamla anläggningen uppfyller dagens behov

Ny tvätt mellanbangården, startar troligtvis i samband med att Trafikverket gör bangårdsombyggnad på mellanbangården, planerad till 2023.



När det gäller tunnlarna så redovisas dessa i bilaga 3G under avsnittet 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten under rubriken Östra området.

I och med att dessa åtgärder berör Jernhusens infrastruktur så kan Trafikverket inte publicera dessa i Trafikverkets JNB.

Objekt 310601

PSB Gävle – Åänge vecka 2148 F 11:00-15:00.

Lägg tiden 11:00-15:00 på natten istället, exempelvis nmS vecka 2148 00:00-04:00.

Trafikverkets kommentar

Den avstängningen på 4 timmar är till för borttagandet av hastighetsnedsättningen Gävle-Åänge. Flyttar vi dispen till natt mot söndag så ligger även nedsättningen kvar tills dess.

Objekt 313471

PSB Ö2 objekt 313471 Skms-Mot: ska tidigareläggas 1 dygn, start 2127 S och slut 2132 L

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit emot synpunkten om att ändra starttiden och kommer att titta på om det är möjligt att ändra enligt önskemål.

Objekt 312523 och 312526

PSB Lund - Arlöv vecka 2135 och 2147 M-L 00:00 24:00

Tiderna för PSB Lu-Al bör förskjutas så att trafikdygnet "körs färdigt" natt mot M och förläng i slutet.

Detta är en generellsynpunkt, d.v.s. att det är fördelaktigt att "köra färdigt nattrafiken".

Trafikverkets kommentar

Objekten har ändrats: PSB S1 förläggs v2134 L 02.00 – v2136 M 03.00 PSB S2 utgår (ingår i detta objekt)

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB - SNÄLLTÅGET

Den föreslagna förläggningen av PSB S1 och PSB S2 med totalavbrott Arlöv-Lund i sex + sex dygn är inte önskvärd. Går det att förlägga delar av behovet under totalavstängningen i T20 för att kunna korta ned avstängningen i T21?

Trafikverkets kommentar

Objekten har ändrats: PSB S1 förläggs v2134 L 02.00 – v2136 M 03.00 PSB S2 utgår (ingår i detta objekt). Går ej att minska ytterligare.

Avstängning T20 går ej att kombinera med brolanseringarna

YTTRANDE FRÅN VY

Objekt 310601 (sporbytte Gävle-Åänge)



Vy tåg AB er uenig i Trafikverkets beslutning om å gjennomføre sporbyttet på strekningen Gävle-Åänge i form av en 16 ukers totalavstenging fra v2031 til v2043. Vi mener at arbeidene må utføres i form av nattestenginger over en lengre periode for å redusere ulempene for våre kunder på strekningene Gävle- Sundsvall og Gävle-Ljusdal. Disse synspunktene har vi spilt inn under punkt 16-utredningen iht. SERA-direktivet i fjor høst.

Vi mener også at den såkalte samfunnsøkonomiske analysen som ligger til grunn for Trafikverkets beslutning er ufullstendig. Eksterne kostander f.eks. for erstatningstrafikk som X-trafik må sette opp, tapte inntekter for jernbaneforetak som følge av redusert etterspørsel og omdømmetap ser ikke ut til å være inkludert, men anses å være betydelige under en totalavstenging som varer i 16 uker.

Vy tåg AB ønsker at Trafikverket revuderer gjennomføringen av sporbyttet Gävle-Åänge og velger en løsning hvor disse arbeidene gjennomføres på nattestid.

Trafikverkets kommentar

Spårbyttet är sedan tidigare kommuniserat och hanterat i en så kallad punkt 16 utredning. Den samhällsekonomiska utredningen är det verktyg Trafikverket idag använder. Med anledning av detta kvarstår Trafikverkets beslut när det gäller spårbyttet. Synpunkter på punkt 16 utredningen har hanterats i tidigare remissförfarande.

Bilaga 3 G - Övrig tillgänglighetspåverkan

Avsnitt 1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ

Utdrag från samrådsutgåvan:

"Under tågplaneperioden pågår ett antal större projekt som inte kan definieras som PSB, eller som oppfyller kriterierna for ått vara PSB som inte bedöms vara möjliga ått anpassa tåglägesansökan till"

SJ anser ått texten behöver uppdateras, eftersom ått antal av de större definierade banarbetena inte är upptagna som PSB, trots ått de oppfyller kriterierna for PSB (baserat på utkast av kapacitetsanalyser). Enligt utkast på kapacitetsanalyserna verkar anpassning i ansökan möjlig.

Östra området:

Trafikverket bör klarlägga vad som gäller for Getingmidjan.

Inget sommaravbrott T21 är aviserat, och Trafikverket bör klarlägga om det betyder ått arbeøtt planeras bli klart under T20.



Trafikverkets kommentar

Trafikverket har för avsikt att se över hanteringen av PSB samt övriga stora trafikpåverkande arbeten till T22. Tanken är att vi i samråd med branschen ska komma fram till vilka åtgärder utifrån TPÅ-listan som ska bli planeringsförutsättning i nästkommande tågplanearbete.

I och med att projektet kan genomföra Getingmidjan Nyckelstyrning i T20 anser man sig ligga i fas. Därför drog man tillbaka sin ansökan sommaren T21. Dock har projekt Getingmidjan ansökt om 2 helgavstängningar under våren T21. Objekt 314266 v2110-2111, F 22:00- M 04:30 för brostödsreparation samt objekt 314218 v2119-2120, O 22:00- M 04:30 för signalarbeten och hastighetshöjande åtgärder.

Västra området

Följande banarbeten anser SJ att Trafikverket bör definiera som PSB (anpassat i ansökan):

Värmland (baserat på den stora omfattning i T20 - som också är förberedande för Spår- och växelbyte)

- (Kil) - Karlstad Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- (Karlstad)-(Kristinehamn) Spår- och växelbyte-
- kabellokalisering/sänkning
- Karlstad-Skattekärr Spår- och växelbyte- kabellokalisering/sänkning
- (Kristinehamn)-(Laxå) Spår- och växelbyte- kabellokalisering/sänkning
- Olskroken
 - ☐ Avbrott 3 veckor VSB (baserat på kapacitetsanalys för Olskroken)
 - ☐ Avbrott 13 veckor Norge/Värnerbanan (baserat på kapacitetsanalys för Olskroken)

Kontaktledningsupprustning Alingsås-Partille

Trafikverkets kommentar

Samtliga objekt mellan Kil-Laxå har varit åter till projekten för omarbetning efter förändrade förutsättningar under T20. Då väsentliga förutsättningar ännu inte är klara, är objekten ej lämpliga att klassificera som PSB.

Att ett objekt uppfyller kriterier som PSB innebär inte med automatik att det får status PSB. Även ev. angränsande objekt tas med i helhetsbedömningen för att ge en så tydlig och enhetlig struktur med veckodagar och tider som möjligt för sökanden.

Avsnitt 1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Start- och sluttider för servicefönster ska sättas i samråd med berörda Järnvägsföretag, som grundförutsättning bör sluttiden vara sådan att morgontrafiken inte ska komma att påverkas.

Trafikverkets kommentar

Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen.

1.2.17 Underhållskontrakt på Södra stambanan (Katrineholm – Arlöv)

Sista meningen "På övriga delar avser Trafikverket att ansöka om enkelspårdrift 6 timmar sammanhängande, natt mot tisdag–fredag." antas hänga samma med sträckan (Arlöv) – Hässleholm men kan tolkas annorlunda. Borde kunna vara tydligt beskrivet så missförstånd undviks.

Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen

1.2.22 Underhållskontrakt Västskutsbanan, Väst

Vad avses egentligen?

- Vilka sträckor är berörda?
- 5-10 timmar?
- 3-10 timmar?
- 1-5 dagar per vecka?
- Enkelspårdrift 3 eller 10 timmar, vilka tåg ska ha körtidspåslag för Servicefönster?

Här behövs en hel del förtydligande för att vi som Järnvägsföretag ska kunna bilda oss en uppfattning om påverkan och vad vi ska kunna ha för synpunkter. Otydligheten gör också att vi bör få vara delaktiga i planeringen för dessa servicefönster, förutsatt att vi är berörda.

Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen

1.2.25 Underhållskontrakt Västskutsbanan, Syd

Vad avses egentligen?

- Vilka sträckor är berörda?
- Trafikavbrott med litet olika upplägg. Hur ser dessa upplägg ut?

Här behövs en hel del förtydligande för att vi som Järnvägsföretag ska kunna bilda oss en uppfattning om påverkan och vad vi ska kunna ha för synpunkter. Otydligheten gör också att vi bör få vara delaktiga i planeringen för dessa servicefönster, förutsatt att vi är berörda.

Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen

1.2.26 Följande driftplatser är specificerade med olika delområden: Helsingborg/Helsingborg godsbangård, Ängelholm, Åstorp, Teckomatorp, Kävlinge, Landskrona Ö. Tiderna ligger företrädesvis nattetid upp till 20 tillfällen per år Underhållskontrakt Blekinge kustbana, Kust till kust-banan

Texten för detta stycke avser sträckorna Värnamo – Kalmar/Karlskrona samt Hässleholm – Karlskrona. Här finns inget specificerat om några driftplatser med specificerade delområden..



Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

1.2.2 Underhållskontrakt Norra stambanan & 1.2.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan.

Underhållsarbeten på sträckorna Storvik-Ånge samt Bräcke-Långsele får inte planeras att utföra under samma veckor. Det får förödande konsekvenser på våra långväga systemtågskunder som t. ex. SSAB & Boliden.

Trafikverkets kommentar

Detta hanteras tågplanearbetet.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

1.2.13 Underhållskontrakt Mälarbanan

Det anges att servicefönster för kontaktledningsunderhåll tillkommer. MTR förutsätter att dessa servicefönster planeras så att ordinarie tåg inte påverkas, då inget behov i timmar anges i JNB.

Trafikverkets kommentar

Behov av tider i spår för åtgärder i anläggningen som inte ingår i ett kontrakt söks enligt den vanliga rutinen och presenteras i Trafikverkets behov av tider i spår inför varje tågplan. Trafikverket stryker därför sista meningen i 1.2.13

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

1.2.13 Underhållskontrakt Mälarbanan

Det anges att servicefönster för kontaktledningsunderhåll tillkommer. RS förutsätter att dessa servicefönster planeras så att ordinarie tåg inte påverkas, då inget behov i timmar anges i JNB.

Trafikverkets kommentar

Behov av tider i spår för åtgärder i anläggningen som inte ingår i ett kontrakt söks enligt den vanliga rutinen och presenteras i Trafikverkets behov av tider i spår inför varje tågplan. Trafikverket stryker därför sista meningen i 1.2.13

YTTRANDE FRÅN SJ

Med motiveringen "Trafikverket har i dagsläget svårt att mäta nyttjandegraden." har följande text (som finns med i JNB 2020) tagits bort:

"Det generella målet är att mer än 70 procent av reserverad kapacitet för servicefönster ska utnyttjas. Det motsvarar exempelvis att mer än 85 procent av servicefönster har nyttjats, samtidigt som tiden inom dessa nyttjats med mer än 85 procent."

Innebär detta att målet för nyttjandegraden av servicefönster är borta? SJ anser att texten bör kompletteras och förtydligas, inte tas bort.

Trafikverkets kommentar

Gällande mätningen av nyttjandegrad så har Trafikverket i dagsläget inga tillförlitliga system samt att det inte är klargjort vad som skall mätas.

1.2.17 Underhållskontrakt på Södra stambanan (Katrineholm–Arlöv)

Utdrag ur samrådsutgåvan:

På sträckan (Hässleholm)–Nässjö avser Trafikverket att ansöka om enkelspårsdrift under 6 timmar, 6 dagar i veckan samt på sträckan (Arlöv)–Hässleholm ansöka om enkelspårsdrift (Arlöv)–Lund 5 timmar natt mot måndag.

SJ önskar två korrigeringar:

- Det bör vara 6 timmar nattid.
- Enkelspårsdrift Al-Lu 5 timmar natt, bör ske natt mot söndag.

Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen.

1.2.27 Underhållskontrakt Kust till kust-banan väst

Almedal–Värnamo 6 timmar dagtid under 6 veckor låter mycket. Bör åtminstone kunna begränsas till väster respektive öster om Borås per tillfälle

Trafikverkets kommentar

Gällande presentationen av servicefönster i JNB skall detta presenteras i övergripande ordalag och ej i detaljer. Hanteringen av tider i spår sköts i den normala banarbetsprocessen

Avsnitt 1.3 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

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

Bandel 224: Timmerkunder får ej påverkas.

Bandel 303: Sänkt Stax blir problem för samtlig godstrafik. Stax D måste gälla.

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



Bandel 324: Borlänge-Ludvika, risk för nedsättning till sth40 pga. problem i Rämneshyttetunneln. SSAB:s transporter för export får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor för Stvm. Ovakos stål (förhöjd Stax och Stvm) får ej påverkas. Outokumpu förhöjd Stax och Stvm får ej påverkas.

Bandel 331 Tunsta: får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla

Bandel 340 (Fagersta C) – (Ludvika): Risk för varaktig nedsättning till 70km/h pga. dåligt spår. Får ej drabba Ovakos pendel med tungvillkor förhöjd Stax och stam.

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

Sänkt Sth 140: Drabbar posttåg vid ev omledning pga banarbeten

Bandel 376 (Repbäcken)-(Rågsveden): Risk för varaktig nedsättning till sth40. Får ej drabba timmertransporter Stax D

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

Bandel 391 (Grängesberg) – (Ställdalen) – (Frövi): Silverhøjdspåret risk för varaktig nedsättning till sth40. Vid omledning på spåret vid får godstågproblem att hantera backar.

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

Bandel 611 (Falköping)– (Alingsås): Risk för varaktig nedsättning Stax. Får EJ drabba stambanans ordinarie trafik vid omledningar. Stax D måste gälla

Bandel 621 Uddevalla-Strömstad: Stax D måste gälla

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

Bandel 652: Risk för varaktig nedsättning Stax och Sth: Drabbar samtlig trafik vid omledningar Stax D måste gälla

Bandel 732 Broarna i Malmbäck: Måste hålla för Stax D

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

Bandel 831: risk för varaktig nedsättning sth40 drabbar tåg Hultsfred-Oskarshamn

Bandel 832: risk för varaktig nedsättning sth40 drabbar tåg Hultsfred-Oskarshamn

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

Trafikverkets kommentar

Under avsnitt 1.3, Sträckor med risk för varaktiga begränsningar, redovisas de risker Trafikverket ser för nedsättningar av bärighet och hastighet under tågplan T21. Detta är en av flera parametrar i planeringen av underhållet. Om riskerna skulle falla ut så hanteras de i aktuell tågplaneprocess.

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det borde finnas bättre stöd för att använda dessa kriterier för konstruktion och inte enbart vid konflikter i tvist för att säkerställa att prioriteringskriterierna genomsyrar tågplanearbetet. En risk vi ser som redan till stor del störde processen för T20 är en massiv databehandlad marknadsmässig tvist där alla tåg tvistar mot varandra och därigenom riskerar att stjälpa hela processen.

Green Cargo ser även att det finns brister i hanteringen av associationer för godståg där det av process- och datamässiga skäl är mycket svårt för Trafikverket att hantera t ex associationers relativa betydelse, enl 3.5.

Green Cargo vill att det framgår hur koldioxidberäkningen som uppdaterats inom ASEK påverkar beräkningen för prioriteringen..

Trafikverkets kommentar

Enligt järnvägslagen 6 kap 9-16 § ska prioriteringskriterierna användas först efter det att en tvist uppstått och banan förklarats för överbelastad. De ska således inte användas under samordningsprocessen.

Behovet av en bättre funktionalitet i prioriteringsmodellen, där modellen hanterar effekter på associationer generellt, är redan identifierad. Det pågår en översyn av modellen för prioriteringskriterierna, men vi har inte kommit till denna fråga ännu. Värdet av en association syftar till att fånga kostnaden för samhället av att inte ett järnvägsföretag får önskad association. Kostnaden för samhället representeras av den operativa kostnaden för järnvägsföretagets vagnar samt varutidsvärdet för godstransportköparen. Om associationen påverkas inom det tidsintervall som järnvägsföretagen angett i sin ansökan värderas kostnaden till kr/min som associationen påverkats. Om associationen bryts (dvs, inte uppfyller det tidsintervall som järnvägsföretaget angett i sin ansökan) beräknas kostnaden som den kostnad som järnvägsföretaget och godstransportkunderna drabbas av att få vänta till nästa tillfälle för association.

Den nya värderingen av CO₂ som ASEK presenterat kommer inte att påverka prioriteringskriterierna alls. Orsaken är att modellen räknar samhällsekonomiska effekter på en grövre nivå och inte tar hänsyn till externa effekter (t ex utsläpp av CO₂). Det framgår av JNB bilaga 4B att det är en schabloniserad modell och det finns även andra effekter som inte prioriteringskriterierna tar hänsyn till. Effekten av att modellen inte tar hänsyn till just CO₂ bedöms vara liten och bedöms heller inte vara den viktigaste att åtgärda ifall modellen ska göras mindre schabloniserad.



YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB/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

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

Bilaga 4 C – Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Green Cargo vill ändra trafikeringsdag den 5/1 (trettondagsafton). I samrådsutgåvan trafikerar den 5/1 (trettondagsafton) som en L fast det är en vanlig "svart dag". Green Cargo vill ändra till trafikeringsdag F då våra kunder förväntar sig ordinarie trafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Trafikeringsdag för 5/1 anges till lördag. Då detta även en är en vanlig arbetsdag för merparten av befolkningen så skulle det vara bättre om trafikeringsdag anges fredag (likt 30/4) så att våra kunder ska kunna ta sig till sina arbeten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Trafikeringsdag för 5/1 anges till lördag. Då detta även en är en vanlig arbetsdag för merparten av befolkningen så skulle det vara bättre om trafikeringsdag anges fredag (likt 30/4) så att våra kunder ska kunna ta sig till sina arbeten.



Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag.

YTTRANDE FRÅN SJ

Trafikkalender 2021

Dag	veckodag	trafikeras som
5/1	Tisdag	Fredag
6/1	Onsdag	Söndag
7/1	Torsdag	Måndag .

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag. 6/1 redovisas enligt er synpunkt d v s veckodag onsdag som trafikeras som en söndag. När det gäller den 7/1 så kommer den inte att ändras enligt er synpunkt, d v s 7/1 kommer att trafikeras som en torsdag.

YTTRANDE FRÅN VY

Trafikkeringsdag för tisdag, 05.01.2021 («trettondagsafton»), er angitt som lørdag, selv om det er en vanlig arbeidsdag for størsteparten av befolkningen. Vy tåg AB mener derfor at trafikkeringsdagen for 05.01.2021 må settes til fredag på samme måte som f.eks. 30.04.2020 («valbogs-mässoafton») eller 12.05.2021 (onsdag før Kristi himmelfartsdag).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN AB

Vi ser i bilaga 4C - trafikkalender, att Trafikverket avser att trafikera trettondagsafton (tisdag - 210105) som "lørdag". För Östgötatrafiken är detta en "vanlig" arbetsdag och bör trafikeras som tisdag.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att rätta trafikeringskalendern för Trettondagsafton så att trafikeringsalternativet ändras till fredag, men inte till tisdag enligt eran synpunkt i och med att flera synpunkter inkommit om att trafikeringsalternativet för denna dag bör vara en fredag.

Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

3.4.3 Citybanan

Citybanan är reserverad för pendeltågstrafik. Reservkapacitet får dock utnyttjas av annan tågtrafik om den alternativa sträckan via Stockholms central inte kan trafikeras.

Kommentar:

Annan tågtrafik behöver förtydligas gällande regeln för godstrafik.

I JNB 2021 kapitel 3.4.1 Särskild infrastruktur står det angivet att vid omledning av godstrafik krävs ett skriftligt godkännande från Transportstyrelsen innan transporten genomförs

Trafikverkets kommentar

Begreppet "annan tågtrafik" ska tolkas som all annan tågtrafik annan än den pendeltågstrafik som organiseras av Region Stockholm.

Det råder ett generellt förbud mot godstrafik i Citybanan. Dispens måste begäras hos Transportstyrelsen om undantag behöver göras, det finns även ett krav att Stockholms Brandförsvarsförbund informeras om denna typ av transporter ska genomföras.

YTTRANDE FRÅN MTR NORDIC

3.4.1 Norr om Stockholms central

JNB har ändrats till att tåg som trafikerar Cst ska använda ytterspårerna på fyrspåret norr om Cst, från tidigare "ska normalt". Detta omöjliggör såväl evenemangstrafik som omledningstrafik från Solna till Cst, och bör således ändras tillbaka till tidigare skrivning "ska normalt".

Från vår verksamhet inom MTR Express:

Trafikverket föreslår i samrådsutgåvan för JNB 2021 att kapacitetsföresättningar för Stockholm, Bilaga 4D, punkt 3.4.1 och 3.4.2, förändras. JNB 4.3.5.4 anger att publicerade föresättningar i bilaga 4D ska visa hur infrastrukturen bör användas för att största samhällsekonomisk nytta ska uppstå. De förändringar i bilaga 4D som Trafikverket föreslår innebär på förhand givna begränsningar, där Trafikverket anger att specifikt persontrafik som trafikerar Stockholms central ska framföras på specifika spår. Vi saknar analys som motiverar hur Trafikverket kommit fram till att just denna trafikering ger en maximal samhällsekonomisk nytta, och varför trafikeringen ska avgöras i förhand som kapacitetsföresättning, och inte med de prioriteringsregler som ska tillämpas av Trafikverket om olika tåglägesansökningar för T21 gör att konflikt uppstår. Vi saknar också motivering till varför Trafikverket valt att ange att godstrafik ska tillåtas en mer flexibel användning av tillgänglig infrastruktur, jämfört med persontrafik. Vi ser inte heller vilket analys Trafikverket gjort som visar varför denna konstruktionsföresättning ska gälla oavsett tid på dygnet och därmed oavsett kapacitetsbehov för övrig trafik.

Vi avstyrker därmed denna föreslagna ändring i JNB 2021.

Trafikverkets kommentar

Texten i 3.4.1 lämnas oförändrad utifrån synpunkt, se ny text bilaga 4 D, avsnitt 3.4.3 Citybanan.



YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar

Med anledning av de planerade arbetena på Stockholm Central som medför avstängning av två plattformsspår under tågplan T21 är kapaciteten reducerad, därför kommer restriktionerna kvarstå tillsvidare. Undantag kan göras under lågtrafikerade tider.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

Trafikverkets kommentar

Inom ramen för arbetet med nya konstruktionsregler på delar av järnvägsnätet har hänsyn tagits till bland annat headwaytider och bufferttider. På sikt kan det bli aktuellt att utarbeta särskilda konstruktionsregler för Stockholmsområdet varvid inkomna synpunkter Region Stockholm kan komma att beaktas.

Bilaga 5 A - Trafikinformation

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

2.3 Underlag till Trafikverket

Inför T21 har Trafikverket aviserat om en stor förändring i JNB som syftar till att operatören ska ta över ansvaret att informera resenärer vid oplanerade störningar och förändringar i trafiken. Arriva är starkt kritiska till detta, det innebär att Arriva måste säkra upp att det finns ytterligare bemanning att



kunna hantera oplanerat stört läge på våra olika Trafik- och Informationsledningar kopplade till de trafikkontrakt vi ansvarar för, samtidigt som det kan antas att Trafikverket, om inte omgående från T21 så på litet sikt, kan slimma sin interna Trafikinformatiönsorganisation. Eller litet mer i klartext, personalkostnader som Trafikverket idag har i sin organisation för att kunderna ska få adekvat och korrekt trafikinformation i ostört och stört läge, förs över till och åläggs på Järnvägsföretagen.

Vi måste ifrågasätta med vilken rätt Trafikverket kan flytta kostnader till Järnvägsföretagen att ta ansvar för trafikinformation i oplanerat stört läge, där det otvivelaktigt är så att den som har huvudansvaret att kunderna får korrekt trafikinformation i Trafikverkets kanaler, skyltar/monitorer och högtalare på stationerna är och förblir Trafikverket. På många av järnvägsstationerna är det dessutom flera olika tågssystem med flera olika järnvägsföretag, det kan förutspås att detta är något som kommer att bli allt vanligare och i större omfattning, och att då frånta sig och lämna över ansvar till ett flertal olika järnvägsföretag kan inte annat ses som både oklokt och förvirrande för kunderna. Till syvende och sist är det trots allt Trafikverket som ansvarar för trafikinformationen på stationerna, även innehållet då Trafikverkets regelverk för den planerade trafikinformationen är allt annat flexibelt och fritt för respektive Järnvägsföretag vid inmatning i Trafikverkets system.

Utöver att Arriva behöver bemanna upp Trafikinformatiöns och den merkostnad som det innebär, och om vi inte vill använda Trafikverkets starkt begränsade webgränssnitt, så kommer vi att behöva lägga ned både mycket tid och resurser, och därmed stora kostnader, för att få till en "maskin-till-maskin-lösning" som ska vara bättre än webgränssnittet.

Arriva vill å det bestämdaste motsäga sig denna förändring, det arbetssätt som vi har idag fungerar bra och kan utvecklas ytterligare, men för kundernas bästa bör Trafikverket fortsätta ta fullt ansvar vid oplanerade störningar och förändringar..

Trafikverkets kommentar

*Ansaret för informationsinnehållet från såväl Trafikverket som sökanden är oförändrat.
Se JNB bilaga 5 A, avsnitt 2.*

I JNB 2020 ska sökanden efter kl 16:00 vardagen före kommande driftperiod via mail meddela förändringar till Trafikverket, som därefter uppdaterar annonseringen. Den förändring som görs i och med JNB 2021 innebär att sökanden själva ska uppdatera sin egen annonseringsinformation ända fram tills tåget nått sin slutstation, även under innevarande driftperiod. Vilken annonseringsinformation som avses finns uppräknad i bilaga 5 A, avsnitt 2.3. Informationen ska som tidigare innehålla uppgifter om sådant som påverkar resenärens service och/eller komfort och syftar till att förmedla en fullständig och ajourhållen annonsering till resenärer.

YTTRANDE FRÅN SJ

2.3 Underlag till Trafikverket

Utdrag ur samrådsutgåvan:

"För att i förväg kunna ge resenären övergripande trafikinformation om en planerad händelse behöver Trafikverket underlag från den sökande/trafikoperatören. Underlaget ska tydligt beskriva förändringar och/eller kompletteringar i såväl trafikupplägg som eventuell ersättningstrafik.



Underlaget måste vara Trafikverket tillhanda senast 7 dagar före händelsen, se kontaktuppgifter i bilaga 1 A.”

Trafikverket bör ange vad ”tydligt beskriva förändringar” innebär.

Om Trafikverket önskar data på något specifikt sätt, så bör deras föredragna format beskrivas.

Trafikverket bör också beskriva vad som skall ske i de fall Järnvägsföretag inte erhållit tåglägen på utsatt tid, eller om vad som gäller om Järnvägsföretag uppdaterat Planno. Ska Järnvägsföretag ändå skicka en skrivelse som ”tydligt beskriver förändringen”?

Trafikverkets kommentar

Planno ger information per enskilt tåg och plats. Trafikverket vill även kunna ge mer övergripande information om hur trafiken ska bedrivas vid planerade händelser. Innehållet ska ge den information som Trafikverket behöver för att skapa förtydligande externa meddelanden, generella hänvisningar eller liknande till resenärerna. Det finns inget formkrav på informationen i underlaget, mer än att det ska komma via e-post och inom utsatt tid.

Bilaga 7 D – Rutiner vid evakuerings- och röjningsarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

”På vems tillstånd sker röjning?

Angående tillstånd, se avsnitt 2.2.3 i kapitel 2. Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på en plats som Trafikverket anvisat, sker färden på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.”

Det kan förfalla vara en naturlig lösning att det hjälpbehövande (det röjda) järnvägsföretaget tar tillståndsansvaret för den delen av röjningsinsatsen. Det finns dock ett antal frågor kring detta som behöver belysas och där vi undrar om det tagits fram en konsekvensanalys och riskbedömning. Vidare torde ett samråd behövas med Transportstyrelsen då detta berör lagstiftning och rimliga tolkningar av denna. En enklare lösning vore att det röjande järnvägsföretaget även hade tillståndsansvaret för undanförandet av hjälpbehövande fordonssätt (röjningen).

Om det hjälpbehövande järnvägsföretaget ska vara formellt järnvägsföretag vid den bortförande delen av röjningen uppstår frågetecken kring

- Lokförarlagstiftningens krav på behörighet och kompletterande intyg för den förare som formellt ansvarar för tågfärden/spärrfärden då denne inte nödvändigtvis har berörd fordonstyp i sitt KI, dvs saknar behörighet för detta. Vissa JF har förvisso löst den frågan pragmatiskt, men i händelse av en olycka med påföljande rättslig prövning kan detta bli besvärligt.
- Om det hjälpbehövande (det röjda) järnvägsföretaget ändå anses kunna ta ansvaret som JF för röjningen utgör röjningsföretagets lokpersonal, (som måste manövrera hjälploket) personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten som ansvarigt JF ska ha



kompetensstyrning och behörighetskontroll över. Det innebär att röjningsföretaget behöver till järnvägsföretaget delge hälso- och behörighetshandlingar. Även här tillämpas idag praktiska lösningar, men vid en olycka skulle detta kunna bli problematiskt.

SJ ser fram emot Trafikverkets slutgiltiga ställningstagande och råd i dessa frågor.

Trafikverkets kommentar

Se tidigare kommentar till samrådssvaret i AM 2 daterat 2019-06-26.

Trafikverket har därefter samrått i tillståndsförfrågan med Transportstyrelsen och informerat branschen om utfallet i ett meddelande som skickades 2019-11-18, "Meddelande från Trafikverket 20191118 trv#856646". Om ni har ytterligare frågor kopplat till tillstånden vid röjning hänvisar Trafikverket till Transportstyrelsen.

Svar på synpunkter Kapacitetsplaner T21

Övergripande/Generella synpunkter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Det är positivt att godstrafiken lyfts fram och prioriteras, men det är även viktigt att tåglägena blir effektiva (dvs med god hastighet), robusta samt att godstågen prioriteras operativt av Trafikledningen.

Green Cargo vill på förekommen anledning lyfta fram vikten av samordning mellan planeringsområdena inom Trafikverket för att klara ut den långväga trafiken i steg ett.

Eftersom järnvägsföretagen inte har någon vägledning kring när på dygnet kapaciteten är som mest begränsad är det viktigt att samråda innan ansökan kring flaskhalsar i systemet för att på bästa nyttja tillgänglig kapacitet. Green Cargo ser därför fram emot riktlinjer för sökning i tiden (över dygnets timmar) kring kapacitetsplanerna nedan. Detta behöver vara Green Cargo tillhanda senast februari 2020.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Övergripande synpunkter

SJ AB efterlyser en precisering av vilka lagrum som Trafikverkets kapacitetsplaner 2021 grundar sig på och vilka prioriteringskriterier som ligger till grund för dessa planer. I en separat dialog har Trafikverket hänvisat till bilaga VII punkt 17 i SERA-direktivet, införd genom Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075, samt till de kriterier som finns listade i den fastställda JNB 2020 och de som presenteras i den ännu ej beslutade JNB 2021.

I den aktuella punkten i SERA-direktivets bilaga VII sägs att (SJs fetstilsmarkeringar) "infrastrukturförvaltaren [ska] fastställa kriterier för **vilka tåg för varje typ av trafik** som ska ledas om, med **beaktande av den sökandes kommersiella och operativa begränsningar**", att dessa kriterier ska offentliggöras "tillsammans med en preliminär **fördelning av den återstående**



kapaciteten för de olika typerna av tågtrafik” och att efter avslutat samråd ”ska infrastrukturförvaltaren, på grundval av den feedback som inkommit från sökandena, tillhandahålla de berörda järnvägsföretagen en vägledande uppdelning efter typ av trafik för den återstående kapaciteten”.

I JNB 2020 står att ”Omledning från den sträcka som berörs av arbetet kommer att baseras på **fördelning mellan trafiktyper** på samma sträcka i tidigare tågplaner. Detta sker i syfte att uppnå likartade proportioner **mellan trafiktyperna för den kapacitet som återstår** på sträckan efter de begränsningar som arbetet medför”. I den ej fastställda JNB 2021 sägs bl.a. att tågtyper används för att ”fördela preliminär kapacitet på berörd omledningssträcka” och att hänsyn tas till relevanta faktorer för att ”för att så långt som möjligt tillgodose den sökandes skiftande behov och för att **minimera negativa konsekvenser av restriktionen**”. Vidare sägs att bl.a. utbud är en omständighet som Trafikverket ska ta hänsyn till vid preliminär fördelning av kapacitet samt att ”vid kapacitetsbrist hanteras och regleras uppkommen brist inom samma tågtyp”.

Med hänvisning till SERA-direktivets lagrum och skrivningarna i JNB 2020 och 2021 kan SJ AB inte finna något som helst stöd för att Trafikverket i vissa fall skulle kunna reducera ned tågtypen snabbtåg till noll när andra tågtyper omleds. Då är det inte längre frågan om en fördelning av den återstående kapaciteten för de olika typerna av tågtrafik, och absolut inte en fördelning med likartade proportioner mellan trafiktyperna för den kapacitet som återstår, som tar hänsyn till sökandes utbud och minimerar negativa konsekvenser.

Som motiv till ett sådant förfarande har Trafikverket i sammanhanget också hänvisat till ”framkomlighetsproblem som uppstår i samband [med] restriktionen och vilken omledningskapacitet som finns på omledningssträckan, och till sist vilken övrig trafik [som] är påverkad”, men sådana skrivningar återfinns varken i SERA-direktivets bilaga VII eller i JNB.

Trafikverkets kommentar

Eftersom flera synpunkter rör frågan om hur kapacitetsplanen ska användas och när i tidtabellsprocessen den kommer tillämpas gör Trafikverket ett förtydligande:

- *Kapacitetsplanen ska följas i ansökan av samtliga sökande. En ansökan som inte följer en kapacitetsplan, i tillämpliga delar, anses vara ogiltig och kommer avstyrkas*
- *Ansökan som inkommer i tid, men som inte följer en Kapacitetsplan, ska justeras av den sökande*

Trafikverket menar därför att kapacitetsplanen kommer tillämpas i konstruktionen av Tågplan så långt det är möjligt.

Eventuella gångtidspåslag i kapacitetsplaner är utöver nettogångtiden inklusive andra obligatoriska tillägg såsom nodtillägg, retardationstillägg och förarmarginal.

Kapacitetsplanerna grundar sig på bilaga VII i SERA-direktivet, införd genom Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075.

Trafikverkets bedömning är att det är möjligt, med hänsyn till den sökandes kommersiella och operativa begränsningar, med reducering av en typ av trafik till att inte fördelas någon kapacitet alls av den återstående kapaciteten. Om en typ av trafik bedöms, utifrån kriterierna ovan, inte vara möjlig att framföras på annat sätt eller reduceras har denna högre prioritet framför andra typer av trafik. En bedömning kan då leda till att den minsta sammantagna påverkan för samtliga sökande innebär att en typ av trafik inte tilldelas någon kapacitet.

Kapacitetsplan Karlberg – Ulriksdal

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Synpunkter

Vid omledningstrafik genom Tomtebodas bangård så är det viktigt att undersöka om det verkligen räcker med 16 minuters tidspåslag då hela området kräver manuell hantering av växlar på plats och på vissa platser så måste föraren fysiskt gå en sträcka tur & retur för att kontrollera och säkerställa att växlar och färdväg är rätt, då tänker vi på krysset som är i den södra delen av Tomtebodas bangård. All trafik som vi omleder via Tm av olika anledningar brukar vi beräkna ta 20 min tillägg för växling, eftersom de ej får gå som tåg genom Tm.

Trafikverkets kommentar

Synpunkter har inkommit avseende gångtiden vid passage genom Tomtebodas bangård. Gångtiden på sidospår kan inte beräknas med samma exakthet som på huvudspår, men genomförd gångtidsanalys samt erfarenheter från tidigare banarbeten visar att gångtiden via Tomtebodas bangård som redovisas i kapacitetsplanen är korrekt.

YTTRANDE FRÅN SLL

Kapacitetsrestriktioner vid planerat banarbete på sträckan Karlberg - Ulriksdal

Tågplan 2021. Ärendenummer: TRV 2019/116377.

Arbetena med Solnatunnelarna är ett prioriterat arbete där branschen behöver samarbeta för att få till en bra lösning. RS tycker generellt att det genomförda förarbetet är bra och utförligt gjort. RS har en övergripande synpunkt:

- Samordningen med arbetena på Mäljarbanan måste göras bättre så att antalet trafikeringskombinationer blir färre. Datumen för arbeten i Solnatunnelarna och på Mäljarbanan behöver samordnas så att de ligger under samma tidsperiod. Denna tidsperiod bör motsvara högsommaren då antalet resenärer är som lägst.

Specifikt för Mäljarbanan:

- Samtliga tåg som normalt går till/från Mäljarbanan kan behöva vända i Stockholm City för att frigöra kapacitet i Huvudsta så att vissa tåg som normalt går till/från Ostkustbanan kan vända där när arbetet med Solnatunnelarna pågår. Det omvända är också ett alternativ, dvs. att alla tåg till/från Mäljarbanan vänder i Huvudsta och att vissa OKB-tåg vänds på Stockholm City.



Specifikt för Ostkustbanan:

- Föreslagen trafiklösning med 8 tåg/h/riktning är en bra plan H förutsättning att punktlighetsrisken anses vara hanterbar. Med motsvarande trafikering som i Tig är det 240 tåg som berörs (mellan 06 och 21 varje vardag). Efter vart och ett av dessa finns en marginal på ca 45 sekunder. Frågan är om denna tid är tillräcklig för att möjliggöra en hög kvalitet under de 15 timmar som den höga trafikintensiteten ska pågå.
- För att kartlägga förseningsriskerna ser RS att ytterligare analyser behöver göras i syfte att avgöra om tidsmarginalen är tillräcklig för att hantera de förseningar som förekommer, så väl i ankomst till enkelspåret som i uppehållet på Solna station. RS har som ambition att göra en sådan analys med hjälp av historiska förseningsdata och körtidsdata.
- RS operatör MTRP har översiktligt studerat möjligheterna att lägga in en träplattform i Solna (norr om krysset), att flytta en växelförbindelse i Tomtebodas övre respektive att lägga in ytterligare växelförbindelser på denna driftplats. Ingen av dessa åtgärder bedöms vara rimlig i förhållande till insatsens omfattning och genomförbarhet. RS delar därför slutsatsen att enkelspårsdrift på spår N2 är det minst dåliga alternativet och att förseningsriskerna bäst hanteras genom anpassning av trafikmängd och/eller uppehållsbild i kombination med att arbetet utförs under de veckor som resandet är som lägst.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har tagit del av samrådssvaret från Trafikförvaltningen, Region Stockholm avseende samordningen mellan banarbetena i Solnatunnelarna och på Mälarbanan. Ändring av tiderna för arbetena i Solnatunnelarna kan inte göras i Kapacitetsplanen, men kommer att justeras till v27-32 publiceras i samband med Avvikelsemeddelande 1, JNB 2021.

När det gäller vändningarna för tåg från Nynäshamn/Västerhaninge har Trafikverket valt en lösning där ena trafiksystemet (två tåg/timme) vänds i Stockholm City och det andra i Huvudsta (två tåg/timme). Trafikverket bedömer att vändning av fyra tåg/timme på ett plattformsspår vid Stockholm City (spår 3) innebär alldeles för stora risker ur störningshänseende.

Avseende förseningsrisker och marginaler så anser Trafikverket att den tidtabellslösning som utarbetats tillsammans med MTR Pendeltågen är robust. Det tidspåslag på 45 sekunder som samrådssvaret refererar till kompletteras med ytterligare tidsmarginaler:

- *Norrgående pendeltåg på Upplands Väsby-/Uppsalalinjen föreslås få en extra minuts tidspålägg i både Stockholm City och Stockholm Odenplan som anpassning till enkelspårsdriften vid Solna.*
- *Norr- och södergående tåg på Märstalinjen föreslås passera Ulriksdal utan att göra uppehåll vilket ger dessa tåg en extra tidsmarginal.*
- *Södergående tåg på Upplands Väsby-/Uppsalalinjen föreslås bli tidigare lagda vilket också skapar extra marginaler.*

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Synpunkter:

Ett antal tjänstetåg måste köras genom Tomtebodavägen som inte är signalreglerad, vilket gör att det tar 10-15 min längre än att köra via driftspåren, hur hantera detta vid ansökan då det inte går att veta vilka tåg som måste gå via Tomtebodavägen?

Enligt punkt 7.1 ska sydgående pendeltåg tidigareläggas 2 min fr Uppsala och norrgående pendeltåg senareläggas 2 min till Uppsala. Detta påverkar SJ-tåg i några fall om tågen går som i T20, men den påverkan finns inte med i dokumentet?

Tidigareläggning av sydgående pendel fungerar inte i vissa fall pga. att det går ett SJ-tåg tigt före, men den påverkan finns inte med i dokumentet?

Kommentar till figur 3: inget norrgående pendeltåg verkar senarelagda till Uppsala på grafen?

Om alla spår är tillgängliga på Stockholms Central de veckor som tunnelarbetet pågår så kan ev. färre tåg tvingas köra till Hagalund. Det görs avbrott för plattformarbeten i T20 pga. Getingmidjan, det bör rimligen göras även för tunnelarbetet from T21.

Trafikverkets kommentar

Den partiella enkelspårdriften på spår D2 vid Solna medför begränsningar i antalet tillgängliga tåglägeskanaler mellan Karlberg och Hagalund, i synnerhet vid dubbelriktad trafik. Anpassning av tjänstetågens tidtabeller måste göras under planeringsprocessen för tågplan T21. Denna planering föreslås ske i perioden mellan den primära och den slutgiltiga fastställelsen av tågplanen på samma sätt som de planeringsmöten Trafikverket och berörda järnvägsföretag haft gällande tjänstetågstrafiken under Getingmidjans avstängning (2018-2020).

Trafikeringsprincipen i kapacitetsplanen bygger på att pendeltågstrafiken i tågplan T21 är uppbyggd enligt samma mönster som i tågplan T20. Övrig tågtrafik som trafikerar berörd sträcka (exempelvis kommersiell persontrafik och godstrafik) är svårare att förutsäga men bedöms ändå få liten påverkan av justeringen av pendeltågen från Uppsala.

När det gäller spårkapaciteten på Stockholm Central är Trafikverkets bedömning att denna är tillräcklig trots avstängda spår då den samtidiga avstängningen av Mälarbanan reducerar både antalet resandetåg och tjänstetåg. Dessutom bedöms införandet av Mälartrafiks nya fordon littera ER1 bidra till färre tjänstetågsrörelser mellan Stockholm Central och Hagalund.

Kapacitetsplan Malmö - Lund

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

5.1. Etappindelning av tillgänglig infrastruktur

Sist i detta stycke punkt, 2., tiden angiven för denna etapp är ej överensstämmande men den tid som är angiven för PSB-objekten i JNB-remissen. Arrivas svar på dessa PSB-objekt i JNB-remissen var baserade på den tid som var angiven där, men den tid som är angiven i Kapacitetsplanen, L 03:00 till F 03:00 vecka 35 och 47, är att föredra och är då den tid som Arriva förespråkar och inte den tid vi angav i JNB-remissen.

5.2. Gångtidspåslag

Det bör framgå vad körtidspåslagen utgår från för att slippa onödiga diskussioner. Utgår de från nettotider (inklusive nodtillägg och andra grundkrav) eller från befintliga tidtabellstider som kan innehålla andra kvalitets- och erfarenhetsbaserade tidspåslag som järnvägsföretagen initierat?

7.2.2.2. Godsstråket genom Skåne, delsträckan Arlöv – Kävlinge

Första stycket, "Utifrån diskussioner med branschen kommer banan att delas upp i dedikerade timmar för persontrafik respektive godstrafik". Arriva ställer sig undrande till vilken lokal branschföreträdare som deltagit i dessa diskussioner. Arriva har inte deltagit i några sådana diskussioner och efter vad vi erfar har förmodligen inte heller Skånetrafiken varit involverad.

Arriva kan dock instämma i att det kan vara klokt att dela upp Lommabanan, som sträckningen avser, i olika dedikerade timmar. För persontrafikens dedikerade timmar vill vi dock se att tiderna justeras måndag – fredag enligt nedan

- 05:00 – 09:00

- 15:00 – 18:00

Vi vill påtala att Lommabanan till T21 har nystartad pågatågstrafik mellan Kävlinge och Malmö med nya stationer vid Furulund och Lomma och även om Trafikverket menar att persontågskanalerna är öppna för samtliga persontågssegment så vill vi hävda att den nystartade pågatågstrafiken måste prioriteras, inte minst med tanke på de investeringar som gjorts av stat, region och kommuner för att möjliggöra denna trafik, samt att denna trafik de facto har trafikuppgifter längs banan.

Trafikverkets kommentar

Datumen för underliggande PSB har ändrats sedan Kapacitetsplanen gick ut på remiss. Nya tider och datum är:

- *Vecka 34 Lördag 02:00 till Vecka 36 Måndag 03:00.*

Detta är en ändring från två tillfällen med sex dygns avstängning till ett tillfälle med cirka nio dygns avstängning. Denna förändring kommer samrådats i avvikelsemeddelande till JNB 2021.

Diskussioner med branschen hölls på ett möte 2019-09-25 samt ett extra möte 2019-10-14 med de som inte kunde närvara på första mötet. Arriva deltog på första mötet, Skånetrafiken på det andra. På båda dessa möten önskade branschen, samstämmigt, att Lommabanan användes på annat sätt än det som Trafikverket föreslog. Därefter gjordes en förändring till dedikerade persontrafiktimmar

och dedikerade godstrafiktimmar. Se minnesanteckningar under Trafikverkets diarienummer TRV 2019/116381.

På det andra mötet ansåg både Skånetrafiken och Öresundståg AB att det blir ett bättre utnyttjande av kapaciteten på Lommabanan genom att använda den disponibla kapaciteten bättre genom att "köra med långa kapacitetsstarka tåg istället för tåg av lokaltågskaraktär med uppehåll på alla stationer".

Trafikverket tar, i kapacitetsplanen, inte ställning till vilken typ av persontrafik som ska framföras under de dedikerade persontrafiktimmarna eller vilken eventuell uppehållsbild tågen ska ha.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Synpunkter:

Punkt 7 Möjlig trafikering under de olika etapperna (tidtabellsvariant2):

Under 2 sexdagsperioder är sträckan Lund-Uppåkra (Hjärup) avstängd för all trafik. SJ ställer sig starkt kritiskt till förslaget till prioritering mellan tågslagen på omledningsbanorna. Restriktionen att inga fjärrpersontåg kan omledas via Skånebanan och Godsstråket genom Skåne är helt orimlig och SJ ifrågasätter om en sådan prioritering är möjlig med hänsyn till gällande regler för fördelning av kapacitet för tågslagen vilket beskrivs i SJs övergripande synpunkter ovan.

Det är SJs bestämda uppfattning att kapaciteten på sträckan Hässleholm-Åstorp-Kävlinge-Arlöv med de nya mötesstationerna medger minst tre tåg per timme och riktning fördelat på en kanal, för lokal/regionaltåg, fjärrtåg respektive godståg. Utifrån denna grundfördelning kan sedan anpassningar göras timme för timme om något tågslag inte behöver sin kanal.

Det är också av största vikt att samtliga tågslagen på omledningsbanorna planeras parallellt så en rimlig framkomlighet möjliggörs för alla tågslag.

Trafikverkets kommentar

Sträckan som har trafikavbrott är mellan Lund och Flackarp där den plattform som är närmst Lund, driftplatsdelen Hjärup, går att trafikera. Sträckan för ersättningstrafik med landsvägsbuss mellan Lund och Hjärup är cirka 7 kilometer. Väljs landsvägsbuss hela vägen mellan Malmö och Lund är sträckan 18 kilometer.

På de möten om kapacitetsplanen som varit med branschen har det diskuterats att det vore bra att så många resenärer som möjligt åker tåg norrut från Malmö i syfte att minska antalet ersättningsbussar. Lösningen har fungerat vid avstängningar i bland annat Göteborgsområdet med biljettöverenskommelser mellan operatörerna och ansågs vara en möjlig lösning även i detta fall.

SJ framförde på mötet att de helst vill köra omledning Hässleholm – Åstorp – Kävlinge – Malmö.

För godstrafiken finns inte möjligheten med kortväga ersättningstrafik. Godsföretagen framförde att de då kommer förlora affärerna och att det får mer långsiktiga konsekvenser om de inte kommer fram.



Eftersom kapaciteten på omledningsbanorna, är begränsad har en analys gjorts för att påvisa hur mycket trafik som får plats. Den mängd godståg som ska omledas innebär att förväntad mängd lokaltågstrafik på omledningssträckan behöver reduceras, detta har också gjorts.

En begränsning av godstrafiken enligt förslag från SJ med en tidtabellskanal vardera för fjärr, lokal/regional respektive godståg innebär, enligt Trafikverkets mening, att godstrafiken måste reduceras. Trafikverket anser heller inte att det är möjligt att framföra den mängden tåg mellan Hässleholm – Åstorp – Kävlinge med god robusthet och hög punktlighet såsom SJ tycker.

Trafikverket anser att med beaktande av de sökandes kommersiella och operativa begränsningar, utifrån framkomna uppgifter på möten och i samrådet, ska godstrafiken prioriteras när det gäller tillgänglig omledningskapacitet.

I denna kapacitetsplan innebär det att samtliga godståg omleds via godsstråket genom Skåne och Skånebanan. För att minska behovet av ersättningstrafik med landsvägsbuss på omledningsbanorna, reserveras kapacitet för lokaltåg med uppehåll på samtliga stationer under de tider resandet är som störst på aktuell sträcka.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Synpunkter

Malmö-Lund är en viktig en kanal tillika flaskhals för såväl Green Cargo som övriga järnvägsföretag. Det är centralt att förutsättningarna för ev kapacitetsrestriktioner är väl underbyggda.

Viktigt att såväl Lommabanen (Arlöv – Kävlinge), del av Godsstråket (Kävlinge – Åstorp) samt del av Skånebanan (Åstorp – Hässleholm) är öppen för trafik de dygn (V2135 M-L samt V2147 M-L) som det är Trafikstopp Lund – Arlöv.

Här krävs det en samordnad planering så vi har möjlighet att leda om trafiken.

I underlaget (§6.1) står det trafik.

Godstrafiken omfattar cirka 75 tåg per dygn, varav cirka 50 på Södra Stambanan och 25 på Lommabanen. Flertalet godståg har Malmö Godsbangård som slut- eller utgångsstation. Cirka 25 tåg per dygn är genomgående till/från Danmark och Tyskland. Persontrafiken omfattar cirka 420 tåg per dygn med som mest 13 tåg per timme och riktning på Södra stambanan.

Vad som avses är tåg i tågplan, förmodligen baserat på T19. Medianvärdet i fastställd plan första halvåret T19 är 480 tåg Arlöv-Lund. Vi ser att det finns ca 350 RST kvar resp 40 GT när planen effektueras och medianvärdet för utfall första halvåret T19 är 345 tåg Arlöv-Lund (se exempel: tabell 2). Det betyder att man planerar kapacitetsplaner för ett läge som innehåller över 100 fler tåglägen per dygn än vad som faktiskt trafikerar på sträckan. Många tåglägen faller av olika anledningar bort som t ex taktiksökning eller tappade affärer.

Trafikverket behöver ändra på såväl skrivning som förutsättningar för kapacitetsplaner. Green Cargo vill veta hur många tåg som faktiskt trafikerar sträckan Lund-Arlöv.

I vilka skeden är det viktigast att kapacitetsplanen tillämpas:

- Tågplanen,
- revision eller
- korttid?

Vi ser att noggrannheten successivt bör bli större ju närmre utförandet vi kommer.

Radetiketter	GT					GT Summa	RST					RST Summa	Totalsumma
	DBSRS	GC	HR	TXL			SJ	SKANE	TDEV	ÖTÅG	Ö-TÅG		
01-jan	1	8	21	12	4	46	39	188	2	5	122	356	402
02-jan	2	8	46	12	4	72	42	198	6	4	162	412	484
03-jan	2	8	53	12	4	79	41	202	6	4	162	415	494
04-jan	1	8	45	12	2	68	42	205	5	4	162	418	486
05-jan	1	8	23	11		43	25	198	6	5	122	356	399
06-jan	2	1	21	6	3	33	43	188	6	5	122	364	397
07-jan	2	7	45	12	5	71	51	198	5	4	162	420	491
08-jan	2	8	51	12	4	77	50	202	4	4	162	422	499
09-jan	2	8	53	12	4	79	50	202	5	4	162	423	502
10-jan	2	8	53	12	4	79	50	202	5	4	162	423	502
11-jan	1	8	45	12	2	68	51	205	4	4	162	426	494
12-jan	1	8	23	11		43	25	198	5	5	122	355	398
13-jan	2	1	21	6	3	33	43	188	5	5	122	363	396
14-jan	2	7	45	12	5	71	51	198	4	4	162	419	490

Radetiketter	GT					GT Summa	RST					RST Summa	Totalsumma
	DBSRS	GC	HR	TXL	TÅGAB		SJ	SJTAB	SKANE	TDEV	Ö-TÅG		
01-jan		1	5	3	3	12	31		143	2	127	303	315
02-jan	1		21	4	3	29	32		159	4	152	347	376
03-jan	1		26	5	3	35	35		148	5	159	347	382
04-jan	1	1	21	5	2	30	35		167	5	152	359	389
05-jan	1		10	6		17	23		152	5	120	300	317
06-jan	1		10	1	2	14	40		154	5	127	326	340
07-jan	1	1	25	4	5	36	48		140	5	153	346	382
08-jan	1	1	27	6	4	39	47		146	4	148	345	384
09-jan	1	1	28	7	4	41	45		147	4	151	347	388
10-jan		1	28	5	4	38	45		123	4	139	311	349
11-jan	1	1	22	5	2	31	45		170	4	152	371	402
12-jan			11	4		15	25		155	4	118	302	317
13-jan	1		9	1	3	14	39		147	4	119	309	323
14-jan	1		25	4	5	35	38		147	4	146	335	370

1. Tabell 2 - Antal tåg: Plan resp utfall per operatör för sträckan Hjärrup-Flackarp T19

Trafikverkets kommentar

Antalet tåg i Trafikverkets sammanställning visar förväntad trafik i kommande Tågplan 2021. Dessa siffror bygger dels på tidigare Tågplaner samt förväntad ny trafik till Tågplan 2021. Bland annat kommer ny Pågatågstrafik att starta på Lommabanan till Tågplan 2021.

Det som dimensionerar kapacitetsplanen är förväntad maxtimme och inte antalet tåg på ett dygn. Siffrorna i kapacitetsplanen är i första till för att åskådliggöra att Arlov är en komplex knutpunkt med ett mycket stort antal passerande tåg.

FÖRÄNDRINGAR I PLANEN EFTER SAMRÅDET

Datum för tidtabellsvariant 2 har ändrats till vecka 34 lördag 02:00 till vecka 36 måndag 03:00.

Kapacitetsplan Ängelholm – Helsingborg

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Detta dokument ser inte ut att vara färdigt i alla sina delar, om det tillkommer ytterligare skrivningar som kan påverka pågatågstrafiken förväntar vi oss en ny remissrunda alternativt dialog med berörda parter.

5.2. Gångtidspåslag

Det bör framgå vad körtidspåslagen utgår från för att slippa onödiga diskussioner. Utgår de från nettotider (inklusive nodtillägg och andra grundkrav) eller från befintliga tidtabellstider som kan innehålla andra kvalitets- och erfarenhetsbaserade tidspåslag som järnvägsföretagen initierat?

7.3.2.2. Regionaltåg

Sidan 19, femte stycket:

”Trafikverket har även analyserat ett alternativ där regionaltågen går enligt ordinarie tidtabell till Helsingborg och där gör ett riktningsbyte för att köra till Åstorp och vidare norrut mot Ängelholm. Detta upplägg faller dock på att körtiden inte räcker till samt att kapacitetsutnyttjandet på sträckan Helsingborg – Ramlösa samt Ramlösa – Åstorp blir högre än vad som är möjligt.”

Om annat Järnvägsföretag ej delar Trafikverkets uppfattning om att upplägget faller så vill Arriva redan nu låta meddela att vi ej avser och tänker inskränka den befintliga pågatågstrafiken Helsingborg-Åstorp-Hässleholm/Kristianstad för att möjliggöra detta. Om denna regionaltrafik ska köras till Helsingborg för riktningsbyte får det ske på villkor av redan befintlig pågatågstrafik på sträckan.

7.3.2.4 Lokaltåg

Sista stycket, ”På omledningsbanan för snabbtåg, Markarydsbanan, kommer det att krävas anpassningar för lokaltrafiken under denna tidtabellsvariant.” Arriva finner det mycket märkligt att alla anpassningar ska vara ensidiga och bara drabba lokaltågstrafiken (läs pågatågstrafiken). Även snabbtåg bör vara möjliga att anpassa om det är det minst dåliga alternativet, för även om det i grunden är anpassning av snabbtågen genom att omleda den trafiken via Markarydsbanan så kan det inte förutsättas att övrig befintlig trafik ska göra alla anpassningar på sträckan Eldsberga-Hässleholm-Malmö. Vi ser det som en naturlig konsekvens, som förvisso drabbar snabbtågen om det krävs anpassningar/tidsjusteringar på dessa, men redan befintlig trafik med sina trafikuppgifter och dess kunder kan inte negligeras och måste beaktas.

7.3.2.5. Snabbtåg



Se även ovan punkt 7.3.2.4. Vi finner det märkligt att Trafikverket i ett stycke som avser snabbtåg utgår från att lokaltågstrafiken (läs pågatågstrafiken) är den som, förmodligen, ska anpassas. Det är sannolikt att det kommer att krävas anpassning/justering av pågatågstrafiken på Markarydsbanan för att möjliggöra att befintlig och omledd trafik kan komma ram på banan men Arriva förväntar sig en dialog om så blir fallet och att det inte i detta dokument mer eller mindre ska ses som en planeringsförutsättning. Det lär krävas kompromissvilja från alla parter, inte bara från Arriva och Skånetrafiken.

Trafikverkets kommentar

Under mindre än ett dygn låg en felaktig, ej färdig, version av kapacitetsplanen på Trafikverkets hemsida. Utifrån samrådssvaret verkar det vara så att Arriva har lämnat samrådssvar på denna felaktiga version. Trafikverket besvarar dock de frågor som ställts.

Regionaltåg omleds på sträckan Kävlinge – Åstorp – Ängelholm och därmed påverkas inte sträckan Helsingborg - Åstorp.

Det föreslås inte omledas några snabbtåg över Markarydsbanan då även dessa ska köra på sträckan enligt ovan.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Synpunkter:

Punkt 7.3 Tidtabellsvariant 3 med trafikavbrott (Maria)-(Ängelholm)

7.3.2.5 Snabbtåg

SJs snabbtågstrafik har redan från T20 fått reduceras som en följd av förlängda restider och åtföljande sämre fordonsutnyttjande. Det är av största vikt att omledningslägena under avstängningarna ges en sådan prioritet att minst 40 minuters vändtid kan säkerställas i Malmö så att samtliga tåg kan köras även under dessa perioder. Den möjliga vändtiden under ordinarie trafik är ca 70 min i Malmö dvs körtiden för omledningslägen kan vara ca 15 min längre än den optimala tidtabellen (med banarbetstillägg). Enligt SJs bedömning är en sådan tidtabell fullt möjlig om samordning sker med övrig trafik i grundtilldelningen av tåglägen i T21.

Trafikverkets kommentar

Sträckan för omledning Kävlinge – Åstorp – Ängelholm tar knappt 10 minuter kortare tid att köra än ordinarie sträcka Kävlinge – Helsingborg – Ängelholm i nettokörtid. Trafikverkets bedömning är att det med viss marginal går att planera tågen så att de kan bibehålla sina "ordinarie" tidtabellskanaler söder om Kävlinge och, åtminstone, norr om Halmstad.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Synpunkter



Viktigt att vi har omledningsmuligheter via Markarydsbanan de tilfalle vi inte kommer fram via Kattarp.

Vi kor vår Södra trafik planerat via Kattarp (galler trafik till/från Värö – Karlshamn m fl) och vi använder också Kattarp för att omleda vår Volvotrafik (till/från Olofström – Göteborg) när det är stängt på del av Kust till kust banan och/eller del av Södra Stambanan (Älmhult – Alvesta).

Även här krävs det en samordning, nu mellan region syd och väst, så att det inte blir Trafikstopp för denna viktiga trafik.

Trafikverkets kommentar

Markarydsbanan ska vara öppen för trafik under de vecker Kust till kustbanan och/eller triangelspåret i Kattarp har trafikavbrott.

Kapacitetsplan Olskroken

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Väl beskriven trafikpåverkan som föregicks av ett informationsmöte kallat av Trafikverket i slutet av september varför kapacitetsplanen och dess diskussioner kring den känns väl igen.

Trafikverkets kommentar

Vi tolkar Green Cargos svar som att kapacitetsplan Olskroken ur deras synvinkel är till fyllest.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Kapacitetsplan for ombygging Olskroken

Vy tåg AB forutsetter at vår togproduksjon den internasjonale fjerntogforbindelsen Oslo-Göteborg har høy prioritet i kapasitetsfordelingsprosessen under anleggsperioden for planfri tilkopling av Olskroken i togplan T21.

Trafikverkets kapasitetsplan henviser til en rekke vedlegg med grafiske planer for foreslått trafikering i de ulike tidsperiodene, men vedleggene er ikke inkludert i dokumentasjonen som er gjort tilgjengelig for togselskapene. Det er derfor ikke mulig å ta stilling til disse forslagene.

Periode 2 til 8

En totalstenging av Göteborg C for all togtrafikk fra Norge/Vänerbanan i en periode på tre måneder er svært negativ for våre kunder. For å minimere negative kundekonsekvenser, omdømme- og innteksttap, ønsker Vy tåg AB å kunne kjøre fjerntogene Oslo-Göteborg til/fra Gamlestaden med omstigning til sporvogn for videre reise til/fra Göteborg C.



Hvis dette ikke er mulig, vil Vy vende togene sine i Trollhättan og tilby erstatningstrafikk med buss. Dette forutsetter tilgjengelig kapasitet til busshåndtering på Nils Ericsson Terminal.

Uansett om fjerntogene Oslo-Göteborg vendes på Gamlestaden eller i Trollhättan vil vi ha behov for nattoppstilling av opp til to togsett type 73 i Trollhättan.

Periode 9 og 10

Vy tåg AB forutsetter at internasjonal fjerntogtrafikk prioriteres høyt under periodene med enkeltspordrift mellom Göteborg Marieholm og Göteborg C slik at vi kan kjøre ordinær togproduksjon Oslo-Göteborg fra slutten av juni 2021 og ut togplan T21.

Vi ber om en avklaring fra Trafikverket om hastighetsnedsettelsene under enkeltspordriften utløser behov for ytterligere kjøretidspåslag eller om eksisterende kjøretider for våre tog mellom Trollhättan og Göteborg inneholder tilstrekkelig med påslag til å kunne absorbere restriksjoner som følge av arbeidene. Grensepasseringstidene på Kornsjø må opprettholdes som i togplan T20 for å treffe riktig kanal på strekningen Halden-Oslo.

Trafikverkets kommentar

Under den period när båda spåren är avstängda mellan Göteborg Gamlestaden och Göteborgs C kommer båda spåren i Gamlestaden att användas av den täta lokaltrafiken och regiontrafiken. Det är möjligt att köra fjärrtåg till Trollhättan, men det är inte möjligt att komma hela vägen till Gamlestaden. Det är naturligtvis möjligt att komma till en närmare plats, t ex Bohus men det innebär att även resenärer från Trollhättan måste byta från tåg till buss eller möjligen annat tåg för att sedan ändå åka spårvagn från Gamlestaden.

Eftersom tidigare trafikavbrott hanterats genom att ersätta med buss från Trollhättan har Trafikverket planerat likadant i denna kapacitetsplanen.

Frågan om nattuppställning i Trollhättan löses i tilldelningsprocessen. Det finns i nuläget ingen anledning att betvivla att detta kommer kunna tillgodoses då tillgången till uppställningsplats är mycket god i Trollhättan.

Från vecka 29 kommer det vara möjligt att trafikera sträckan mellan Trollhättan hela vägen fram till Göteborgs central med fjärrtåg. Under denna period får istället lokaltrafiken stå åt sidan och fortsätta vända i Gamlestaden för att fjärrtrafiken ska få plats på det enda spåret mellan Olskroken och Göteborgs C.

Tidspåslaget på udda tåg finns för att tågen ska kunna mötas vid tvätthallen, cirka 500 meter öster om plattformarna på Göteborgs C. Anledningen är att det spåret (spår 75) som är trafikerbart endast tillåter 40 km/h genom växlar och kurvor och då måste avgående tåg kunna avgå innan ankommande tåg kommer fram till plattformen. Beroende på tidsläge kan denna tid behöva nyttjas, men om tåget redan har tillräckligt tidspåslag och avgående tåg inte berörs kommer detta givetvis inte behövas.

Planen som grundas på trafikeringen under T19 är att era tåg håller sina kanaler norr om Trollhättan. I de allra flesta fall kan avgående tåg lämna Göteborgs C i oförändrad tid och behöver inga ytterligare tidspåslag. Enskilda tåg kan behöva tidigareläggas 5 eller i något enstaka fall 10 minuter för att passa in i enkelspårsdriften enligt den tabell som redovisas på sida 11 i kapacitetsplanen. Ankommande tåg får fem minuters tidstillägg för att säkerställa att avgående tåg kommer iväg i rätt tid.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Generell kommentar Olskroken

Är det Trafikverkets uppfattning att anpassningar för korta trafikavbrott, perioderna 2, 4, 6-8 och 11, ska anpassas fullt ut i tåglägesansökan eller är Trafikverkets uppfattning att det ska ske i ordinarie revisionsprocess för att minska antalet varianter i tåglägesansökan?

Synpunkter:

Period 5, 6 och 7

Önskvärt att dessa perioder inte infaller under helgen vecka 25 (midsommarhelgen) utan efterföljande helg, vecka 26, då SJ kör full trafik tom lördag vecka 26.

Period 9

Det är av yttersta vikt att Trafikverket tillser att det finns personella resurser för att bevaka driftplatserna Ljung och Fristad då omledning sker på Älvsborgsbanan mellan Herrljunga och Borås. Detta gör att banans kapacitet kan nyttjas på ett effektivare sätt. Innan period 9 bör Trafikverket ha tillsett att bandelen Herrljunga-Borås har sådan standard att omledningstrafiken kan bedrivas med hög tillförlitlighet och att bandelen Öxnered-Håkantorp, efter utfört spårbyte under T20, har fått en högre största tillåtna hastighet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets uppfattning är att anpassning ska ske så långt det är möjligt för de perioder som anges. Givetvis finns det skäl att tillämpa inställelse av tåg under korta perioder som t ex påskhelg eller Kristi himmelsfärdshelg i ordinarie revisionsprocess, men eftersom SJ AB:s trafik som drabbas (Karlstad – Göteborg) kan ställas in på samma sätt under skede 2-8 samt skede 11 (2/4-28/6) ska detta ske i tåglägesansökan som en egen variant. SJ AB:s tåg på Västra stambanan som påverkas av arbetet i Olskroken planeras också att få endast en sammanhängande period (27/6-17/7) och kan därför planeras i tågplaneprocessen.

SJ AB:s synpunkter:

Arbetet har planerats för att möjliggöra så mycket trafikering som möjligt under vecka 29 då Gothia cup, som är världens största fotbollsturnering, spelas. Trafikverket tar till sig önskemålet om ändring av vecka 25 till vecka 26, men troligen kommer detta bli svårt.



Trafikverket delar till fullo SJ AB:s synpunkt att bevaka samtliga bevakningsbara driftplatser i tillräcklig omfattning för att få fram trafiken på ett så robust sätt som möjligt under denna period. Trafikverket kommer givetvis även att beakta önskemålet om banstandard, men den stora upprustningen av sträckan Herrljunga – Borås påbörjas vecka 29, omedelbart efter denna omledningsperiod för att vara ny utrustad med FJB, ny mötesdriftplats i Borgstena och nytt spår vid tågplaneskiftet T22.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK AB

Vi tycker att det är bra med en tidig kapacitetsplanering och vi anser att förslaget på planeringsföresättning i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande under de olika perioderna under T21 då kapaciteten i Olskroken begränsas är bra på en övergripande nivå. Nedan beskrivs de fall av större omfattning där vi önskar trafikera med Västtågen på ett avvikande sätt jämfört med såväl Trafikverkets förslag som ordinarie tidtabell för att hantera kapacitetsbristen på bästa sätt.

Period 3. 2021-04-06 – 2021-05-14 och Period 5. 2021-05-18 – 2021-06-25

Vi planerar för att all trafik med Västtågen från Norge/Vänerbanan vänder i Gamlestaden.

För trafiken på Bohusbanan planerar vi för en tidtabell med så lite kundpåverkan som möjligt, vilket gör att vi vill ha kvar tidslägena för tågen med flest resande.

Detta innebär att vi i morgonrusningen önskar att tågen från Bohusbanan ankommer till Göteborg C enligt tidtabell T20 och anpassar tidslägena för de norrgående tågen, så att de matchar mötesmöjligheterna på bästa sätt. Vi kan även tänka oss att ställa in enstaka norrgående tåg om nödvändigt.

I eftermiddagsrusningen önskar vi motsatt lösning där norrgående tåg till Uddevalla/Strömstad avgår kl xx:40 som i T20. Tågen till Stenungsund föreslår vi avgår kl xx:05 för att få en så välfungerande tidtabell som möjligt utifrån de begränsade bytesmöjligheterna. I övrigt anpassningar på sydgående tåg.

I lågtrafik önskar vi att trafiken ligger kvar som i T20 med ankomst Göteborg C kl xx:20 och avgång kl xx:40 och möten i Ytterby.

Period 10. 2021-07-18 – 2021-10-09 kl. 12.00

Vi önskar att all trafik med Västtågens Regiontåg från Norge/Vänerbanan går till/från Göteborg C. Under sommarperioden när vi kör Alependeln och Regiontågen Göteborg-Vänersborg i ett samordnat trafikupplägg önskar vi att dessa tåg går till/från Göteborg C i största möjliga utsträckning.



Eftersom Bohusbanan är avstängd vid Brunnsbo planerar vi att leda om resandet från Norra Bohusbanan och Uddevalla C via Norge/Vänerbanan i största möjliga utsträckning.

Detta innebär att vi vill förlänga tågen Strömstad-Uddevalla C till Trollhättan och omvänt. Tidslägena för tågen behöver i flera fall anpassas på Norra Bohusbanan för att det ska bli bra anslutningsmöjligheter i Trollhättan. Vid konflikt med de ordinarie Västtågen på Älvsborgsbanan önskar vi prioritera tågen Strömstad-Trollhättan.

Trafikverkets kommentar

Period 3 och 5.

Kapacitetsplanen anger att Västtågen kommer kunna komma in och vända vid Gamlestaden med totalt 6 tåg per timme. Detta antal har valts för att få en robust trafikering och inte riskera att störningar vid vändningar i Gamlestaden sprider sig ut på Norge/Vänerbanan

Bohusbanan kommer behöva ha möten i Säve, Kode och Stenungssund för att upprätthålla 30-minuterstrafik på sträckan. Det är dock möjligt att justera minuttalen med bibehållet mötesmönster enligt de önskemål som Västtrafik anger, det vill säga att tågen ankommer och avgår Göteborg C på minuttal XX.20 och XX.50 under morgonen och avgår och ankommer på minuttal XX.40 och XX.10 under eftermiddagen.

Under lågtrafik då inga möten behöver ske på Marieholmsbroarna-Olskroken ser vi inget hinder mot att Västtrafik istället möter sina tåg i Ytterby och Svenshögen om så önskas. I Skarven mellan hög- och låg-trafik kommer då vissa tåg få avvikande tidtabellstider och mötesmönster.

Period 10.

Vi har i bilaga 10 i kapacitetsplanen visat på en grafisk tidtabell där alla västtågens regiontåg kan gå till /från Göteborg C med minutpåslag om 5 minuter på framförallt ankommande tåg. Denna graf gäller för period då normaltrafik gäller, dvs under hösten.

Under sommarperioden när färre tåg går på banan och Västtågen kör Alependel och regiontåg Göteborg-Vänersborg i ett samordnat trafikupplägg bedöms det finnas möjlighet att trafikera med detta upplägg in till Göteborg C förutsatt att ankommande tåg till Göteborg C justeras så att det ankommer på minuttal XX.05 om avgående tåg från Göteborg C avgår på minuttal XX.50. Renodlad Alependel vänder i Gamlestaden för att inte komma i konflikt med övrig fjärrtåg på sträckan Göteborg Marieholm-Göteborg C.

Möjligheterna att trafikera Norra Bohusbanan ner till Trollhättan har vi inte studerat i arbetet med kapacitetsplanen, vi har dock vid separata diskussioner med er konstaterat att sådan trafikering borde vara möjlig.

FÖRÄNDRINGAR I PLANEN EFTER SAMRÅDET

Under kapitel 7.10, period 10, har texten anpassats för att tillgodose möjligheten att ett upplägg som kombinerar pendeltåg och regiontåg i samma tågläge under sommarperioden trafikerar hela vägen in till Göteborg C förutsatt att ankomst- respektive avgångstider anpassas efter enkelspårstrafiken.

Kapacitetsplan Gävle – Ånge

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Prioritet Norra stambanan

Ordinarie tåg på Norra stambanan bör generellt ha en högre prioritet än omledningståg från Ostkustbanan.

Samtida banarbeten / servicefönster

På nedanstående uppräknade banor ser vi helst att inga arbeten äger rum samtidigt eller i helganslutning till avstängningen Gävle-Ånge. Även servicefönster bör vara extremt måttligt tilltagna.

- Norr om Ånge (Ostkustbanan)
- Norra Stambanan
- Sundsvall-Ånge (Bergsåkerstriangeln)
- Mittbanan/Ådalsbanan sträckan Ånge-Sundsvall-Timrå
- Söder om Gävle mot Uppsala

Anm: Servicefönster på nedanstående sträckor bör även där vara extremt måttligt tilltagna.

- -Avesta/Krylbo – Fagersta – Frövi
- -Avesta/Krylbo – Sala – Kolbäck
- -Fagersta – Eskilstuna - Kjula

Förstärkt beredskap felavhjälpning Norra stambanan

Norra stambanan bör ha en förstärkt beredskap för felavhjälpning 24/7 under hela perioden.

En mindre avvikelse, exempelvis signalfel, kan ge stora konsekvenser om det inte avhjälpas snabbt.

Trafikverkets kommentar

Prioritet Norra Stambanan

Det går inte att utläsa i SERA-direktivet att den ordinarie trafiken ska ha högre prioritet än omledningstrafiken. Största möjliga hänsyn har tagits till att få fram trafiken totalt sett. Vi har också tydligt sagt att långväga tåg har högre prioritet än kortväga.



Samtida banarbeten/servicefönster

Trafikverket instämmer med Hector Rail, vilket också framgår i rapporten, där vi bland annat förespråkar ett förstärkt underhåll innan spårbytet.

Förstärkt beredskap felavhjälpning Norra stambanan

Ingår inte i kapacitetsplanen att reglera beredskapen under spårbytet, men vi har ingen avvikande synpunkt.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Synpunkter

I samrådsforumet som har hållits kring framtagandet av denna kapacitetsplan lyfte Trafikverket fram sträckan Ockelbo-Strömsbro som trångsektorn i denna omledning, dock gäller inte det Green Cargo där vi påstår för vår del att trångsektorn är Norra Stambanan och del sträckan Kilafors-Ockelbo eftersom Green Cargo har mellan 40-50 tåg per dygn som måste fram denna sträcka som binder samman norra & södra Sverige samt kontinenten.

Det är väldigt komplext för oss att veta hur många övriga godståg som kommer ansökas från övriga JF som blir en svårighet för oss att planera när vi ska ansöka att våra tåg ska passera denna sträcka. En gemensam översikt av den typ som visas i tabell 1 nedan tror vi skulle underlätta och höja kvaliteten.

Vid konstruktionen av denna omledning är det av vikt att TRV först planera ut alla godståg och därefter tilldela övrig kapacitet till resandetrafiken eftersom godstrafiken har väldigt svårt att flytta över godsvolymen till andra transportsätt gentemot att resandetrafiken kan sätta in ersättningstrafik med bussar.

Radetiketter	=GT																							GT Summa	=RST																							RST Summa	Totalsumma
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	1	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
01-jan	1	1			1	1			1	1	1			1	1	1	1	2					2	2	17	1	1				1	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	25	42			
02-jan	1	5	2	3	3	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1		2	2	2	2	1	4	2	41	2	1	1	2	2	3	1	4	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	38	79		
03-jan	1	4	2	3	3	2	1	1	1	1	2	1		1	1		3	3	1	2	2	2	37	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	4	2	2	2	3	1	1	38	75				
04-jan	2	5	3	2	4	1	1	1	1	1	3	1		1	2		2	3	1	2	2	1	39	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	4	2	2	2	2	2	1	1	37	76			
05-jan	2	2			1	1							2	1	1		1	2	3	1		22	1	22	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	4	2	2	2	1	1	1	25	47				
06-jan	1	1													1	1	2	2		1		2	1	14	1	1		1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	3	2	2	3	1	27	41					
07-jan	1	5	2	3	3	2	1	1	1		2	2	1	2	1		3	2	1		3	1	37	2	1	2	2	3	1	4	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	37	74				
08-jan	2	4	2	3	3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1		2	3	1	2	2	3	40	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	36	76			
09-jan	1	6	2	3	3	2	1	2	1	1	3	1	1	1	1		2	3	1	2	1	3	42	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	37	79			
10-jan	1	4	2	3	3	2	1	1	1	1	2	1		1	1		3	3	1	2	3	38	2	1		2	2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	4	2	2	2	2	2	1	1	38	76			
11-jan	2	5	3	2	4	1	1	1	1	1	2	1		1	1		2	3	1	2	2	1	37	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	4	2	2	2	2	2	1	1	37	74			
12-jan	2	2			1	1						2	1	1	1	1	1	2	3		3	1	21	2	1	1		2	1	3	3	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	25	46				
13-jan	1	1	1											1	1	2	2			1	3	15	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	27	42				
14-jan	1	5	2	3	3	2	1	1	1	2	2	1		2	1		3	2	1		3	38	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	2	1	1	37	75			
15-jan	2	4	2	3	3	2	1	2	1	2	2	1		1	1		2	4	1	2	2	41	2	1		2	2	3	1	3	1	2	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	1	1	36	77			

Tabell 1 – antal gods- resp resandetåg över dygnets timmar i T19 (fastställd plan)

Trafikverkets kommentar

Eftersom flera järnvägsföretag kör godstrafik på berörda sträckor förstår vi att det är svårt att veta hur ansökan exakt se ut. Om två tåglägen ansöks i samma kanal gäller ordinarie prioriteringskriterier.

Vår bedömning är att merparten av godstrafiken kommer att få plats på sträckan Ockelbo- Kilafors, men eventuellt inte i ansökta lägen. Däremot kommer en reduktion av trafiken att ske på sträckan Gävle- Ockelbo. Möjligheten finns att ansöka sträckan Gävle- Storvik- Ockelbo istället.



YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Kapacitetsplan for sporbyttet Gävle-Åänge

Vy tåg AB har tidligere uttalt at vi er uenige i Trafikverkets beslutning om å gjennomføre sporbyttet på strekningen Gävle-Åänge i form av en 16 ukers totalavstenging fra v2131 til v2146. Vi mener at arbeidene må utføres i form av nattestenginger over en lengre periode for å redusere ulempene for våre kunder på strekningene Gävle-Sundsvall og Gävle-Ljusdal. Disse synspunktene har vi spilt inn under punkt 16-utredningen iht. SERA-direktivet i fjor høst og i vårt samrådssvar for JNB 2021 i oktober i år.

Vi mener også at den såkalte samfunnsøkonomiske analysen som ligger til grunn for Trafikverkets beslutning er ufullstendig fordi viktige kostander for tredjepart tilsynelatende ikke er inkludert.

Vy tåg AB ønsker fortsatt at Trafikverket revuderer gjennomføringen av sporbyttet Gävle-Åänge og velger en løsning hvor disse arbeidene gjennomføres på nattestid. Hvis en løsning med totalavstenging velges, må arbeidene legges til en lavtrafikkperiode, f.eks. på sommeren. Vi stiller også spørsmål om foreslått produksjonstakt for sporbyttet. Sammenliknet med andre sporbytter virker en totalavstenging på 16 uker lang ift. lengden til den berørte strekningen.

Våre synspunkter og kommentarer til kapasitetsplanen Gävle-Åänge er avstemt med region Gävleborg som regional kollektiftrafikkmyndighet og vår oppdragsgiver for togtrafikken på strekningene Gävle-Sundsvall og Gävle-Ljusdal («X-tåg»)

Generelt om kapasitetsplanen Gävle-Åänge

Det er positivt at Trafikverket legger fram en kapasitetsplan for banearbeider som fører til omfattende kapasitetsbegrensninger. Vårt syn er at denne kapasitetsplanen må ha en veiledende funksjon og at den ikke kan forskytte den ordinære kapasitetstildelingsprosessen. Vy tåg AB kommer til å søke om den sporkapasiteten i anleggsperioden som vi mener best tilfredsstillende behovene for våre kunder og vår egen produksjonsgjennomføring. I den ordinære kapasitetstildelingsprosessen forutsetter vi at Trafikverket – i samarbeid med berørte togoperatører – konstruerer en togplan som tildeler mest mulig av den søkte kapasiteten for togkjøring. Her må vanlige konstruksjonsregler legges til grunn. En gjeldende kapasitetsplan kan ikke på forhånd legge begrensninger på antallet tildelte tågløse uten å ta hensyn til hvilken kapasitet togoperatørene faktisk har søkt om.

Banearbeider under sporbyttet (avsnitt 7)

Vy tåg AB mener at Trafikverket må stanse alt infrastrukturarbeid som kan føre til redusert kapasitet på omleningsstrekningene mens Ostkustbanan er stengt. Dette inkluderer også ev. gjestående arbeider med forlengelsen av Röstby kryssingsstasjon hvis disse arbeidene fører til redusert kapasitet.



Vi stöttar Trafikverkets syn om att mest mulig vedlikeholdsarbeid må utføres før perioden med totalstenging av Ostkustbanan slik at Norra stambanan på strekningen Gävle-Ockelbo-Kilafors framstår som mest mulig robust.

Tilgjengelig infrastruktur (avsnitt 8)

Vy tåg AB ønsker å få en tilbakemelding fra Trafikverket på om det er mulig å vende tog nordfra på Ljusne holdeplass. Betjening av Ljusne holdeplass med erstatningsbusser er vanskelig. Vi ønsker derfor å kunne kjøre tog på strekningen Sundsvall-Ljusne.

Konstruksjonsløsning under sporbytteperioden (avsnitt 10)

Som nevnt inledningsvis, mener Vy tåg AB at kapasitetsplanen bare kan ha en veiledende funksjon og at den ikke kan forskutere kapasitetsfordelingsprosessen.

Vi er kritiske til Trafikverkets sjablongaktige inndeling i ulike togtyper for persontrafikk (fjærrtåg, snabbtåg, natttåg og regionaltdåg) og foreslått tildeling av et visst antall tåglåge per time for disse togtypene. Etter vår mening må Trafikverket ta hensyn til de ulike togenes funksjon i kollektivtrafikksystemet. For eksempel danner våre regionaltdog sammen med noen av SJs fjerntog et helhetlig regionalt togsystem, både på strekningen Gävle-Sundsvall og på strekningen Gävle-Ljusdal.

Etter vår mening er det kun den totale strekningskapasiteten som kan være en begrensende faktor i kapasitetstildelingen, men innenfor denne øvre grensen må det være mulig å erstatte et tåglåge for én togtype med et tåglåge for en annen togtype.

Når det gjelder forslag til trafikkløsninger, er det Vy tåg ABs høyeste prioritet å opprettholde full togproduksjon på strekningen Gävle-Ljusdal. Det er ikke aktuelt for oss å erstatte hele eller deler av X-tågtrafikken på strekningen Gävle-Ljusdal med buss.

Vi er enig med Trafikverket i at den mest hensiktsmessige løsningen for togene på strekningen Gävle-Sundsvall er busserstatning mellom Söderhamn og Gävle. Togene vendes fortrinnsvis på Ljusne, ev. på Söderhamns västra.

Vi er avhengige av å komme til verkstedet i Gävle med togsettene som brukes på strekningen nord for Söderhamn og må derfor kjøre minst ett togpar om dagen hele veien fra Sundsvall til Gävle. Vi anser det som mest fordelaktig – også med tanke på å redusere behovet for erstaningstrafikk – å kjøre de tyngste rushtidsavgangene på morgenen og ettermiddagen (dvs. togene 8351 og 8358 i T20) gjennomgående på strekningen Gävle-Sundsvall via Kilafors. Hvis dette ikke er mulig, vil vi alternativt kjøre første-/ sisteavgangen gjennomgående (dvs. togene 8352 og 8361 i T20).

Vi forventer at Trafikverket vil innta en proaktiv-koordinerende og løsningsorientert rolle ved planleggingen av trafikkavviklingen under sporbyttet Gävle-Åänge.

Trafikverkets kommentar

Val av utförandet och andra principiella frågor ingår inte i själva kapacitetsplanen. Kapacitetsplanen gäller som en planeringsförutsättning och är styrt av SERA-direktivet. Ordinarie prioriteringskriterier gäller vid ansökan om samma tågtyp i samma kanal. Kapacitetsplanen avser att spegla tillgänglig

kapacitet under spårbytesperioden. Kapacitetsplanen upprättas på grund av att kapaciteten är begränsad under berörd period. Vi instämmer med VY tåg AB att andra banarbeten inte får störa under omledning pga. spårbytet, vilket också framgår av rapporten. Även synpunkten gällande tågtyper står att läsa i rapporten. Om ett läge för en tågtyp inte ansöks under en viss timme kan den ersättas med en annan. Vad gäller en proaktiv, koordinerande och lösningsorienterad roll under tågplanearbetet, så instämmer vi till fullo med Vy. Vi informerar trafikplanerna som konstruerar tågplanen om kapacitetsplanen redan nu och står till förfogande under arbetets gång.

Tillgänglig infrastruktur

Då Ljusne är en hållplats på linjen går det inte att vända tågen där. Däremot kan ni gå till nästa driftplats som är Vallvik och vända där. Spårbytet kommer dock att bedrivas även i Vallvik under ca 7 dagar, antagligen den 1:a banarbetsveckan. Under den veckan kan inte Ljusne/Vallvik trafikeras.

6.1.4 YTTRANDE FRÅN SJ AB

Generell synpunkt Kapacitetsplan Gävle-Åänge T21:

SJ noterar att kapacitetsplanens förutsättningar avviker på ett negativt sätt från de antaganden som gjordes i samband med framtagande av underlag för beslut om metodval. Det innebär att beslutet om metodval är tagit på ett felaktigt underlag och att det kan ha påverkan på vilket beslut av metodval som borde ha tagits. Det vore önskvärt om Trafikverket framgent i samband med beslut kopplat till trafikpåverkande åtgärder säkerställer att det är konsistent.

Synpunkter:

Genom trafikavtal mellan Region Gävleborg/X-trafik och SJ är alla SJ tåg Gävle-Sundsvall och Gävle-Ljusdal tillgängliga även för regionala resenärer inom Gävleborg. Det innebär att X-trafiks månadskort gäller på alla SJ dagtåg och att SJ enkelbiljetter säljs till priser ungefär i nivå med X-trafiks enkelbiljettpriser. Det samlade trafikupplägget för X-tåget och SJ snabbtåg och övriga SJ dagfjärrtåg är noggrant koordinerat i avtalet och även löpande banarbetsanpassningar liksom långsiktiga förändringar av trafikeringen bestäms i nära samverkan mellan parterna. Den distinktionen mellan snabbtåg/fjärrtåg å ena sidan och regionaltåg å andra sidan, som följer av SERA-direktivet, är därför inte helt relevant här.

Det är för övrigt oklart för oss exakt vad som definierar ett regionaltåg, snabbtåg etc. Se t ex T20 tåg 264 och 277 som helt klart är långväga tåg men med trafikuppgifter även av regional karaktär Gävle-Sundsvall.

Kap 10.3 figur 4 visar kapacitetsplanen i grafisk form. Vi vill se den som ett åskådliggörande av tillgänglig kapacitet. Det framgår av det ovan sagda att det vore olyckligt om tillämpningen blev alltför strikt map typ av resandetåg. Exempelvis är det inte självklart att X-tåget Gävle-Sundsvall omleds, det kan lika gärna bli så att det enbart trafikerar Söderhamn-Sundsvall. I så fall vore det olyckligt om kapacitetsplanens reglering av tågtyp i sig förhindrar att den kapaciteten används av ett snabbtåg istället.

Trafikverkets kommentar

Generell synpunkt: Vi tycker också att metoden för framtagandet av alternativ enligt punkt 16 kan utvecklas och förbättras.

Synpunkter: Avtal mellan järnvägsföretag eller avtal mellan järnvägsföretag och kund ingår inte i underlaget för framtagandet av kapacitetsplanen.

I fördelningen mellan tågtyper har vi tittat på tågens karaktär och uppehållsbild, dvs. vi har gjort så som vi uppfattar att SJ AB önskar. I rapporten står även att om en tågtyp inte ansöks under en viss timme kan den ersättas med en annan, vilket borde lösa ev. diskussioner om tågtyper.

FÖRÄNDRINGAR I PLANEN EFTER SAMRÅDET

En ny förutsättning i kapacitetsplanen är att man i nuläget planerar att börja norrifrån i Vallvik istället för söderifrån som tidigare sagts.