

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2024

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2024 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	7
Yttrande från AB Östgötatrafiken.....	7
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	7
Yttrande från Mälardalstrafik.....	7
Yttrande från Region Sörmland.....	8
Yttrande från Skånetrafiken.....	8
Trafikverkets kommentar.....	8
Synpunkter som lyfts till vidare hantering.....	8
Yttrande från AB Östgötatrafiken.....	8
Yttrande från Green Cargo AB.....	9
Yttrande från Hector Rail AB.....	9
Yttrande från Hector Rail AB.....	10
Yttrande från Mälardalstrafik.....	10
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	11
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	11
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	12
Yttrande från Mälardalstrafik.....	12
Yttrande från Mälardalstrafik.....	12
Yttrande från Mälardalstrafik.....	12
Yttrande från Mälardalstrafik.....	13
Yttrande från Mälardalstrafik.....	13
Yttrande från SJ AB.....	14
Yttrande från SJ AB.....	15
Yttrande från SJ AB.....	15
Yttrande från SJ AB.....	16
Yttrande från SJ AB.....	16
Yttrande från Skånetrafiken.....	16
Yttrande från Skånetrafiken.....	17
Yttrande från Skånetrafiken.....	18
Yttrande från Snälltåget.....	18
Yttrande från Snälltåget.....	18
Yttrande från Snälltåget.....	18
Yttrande från VR Sverige AB.....	19
Yttrande från VR Sverige AB.....	19
Yttrande från Vy Tåg AB.....	20
Yttrande från Snälltåget.....	20
Yttrande från Snälltåget.....	20
Yttrande från Öresundståg AB.....	20
Yttrande från Öresundståg AB.....	21
Trafikverkets kommentar.....	21
Allmänt om JNB.....	21

Yttrande från Mälardalstrafik.....	21
Trafikverkets kommentar:.....	21
Kapitel 1 Allmän information	22
Avsnitt 1.1 Inledning.....	22
Yttrande från SJ AB.....	22
Trafikverkets kommentar:.....	22
Kapitel 2 Infrastruktur	22
Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner	22
Avsnitt 2.4.1.3 Sträckor med särskilda förutsättningar.....	22
Yttrande från Mälardalstrafik.....	22
Trafikverkets kommentar:.....	22
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet.....	23
Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning.....	23
Avsnitt 4.2.1.2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar.....	23
Yttrande från Snälltåget	23
Trafikverkets kommentar:.....	23
Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats	23
Yttrande från SJ AB.....	23
Trafikverkets kommentar:.....	23
Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet.....	23
Avsnitt 4.2.2.3 Förslag till tågplan	23
Trafikverkets kommentar:.....	24
Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen	24
Avsnitt 4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan	24
Yttrande från Green Cargo AB.....	24
Trafikverkets kommentar:.....	24
Avsnitt 4.5.6 Fastställd tågplan	24
Yttrande från SJ AB.....	24
Trafikverkets kommentar:.....	24
Avsnitt 4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge.....	25
Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan	25
Yttrande från Hector Rail AB	25
Trafikverkets kommentar:.....	25
Yttrande från Skånetrafiken	25
Trafikverkets kommentar:.....	25
Yttrande från VR Sverige AB.....	25
Trafikverkets kommentar:.....	25
Yttrande från Öresundståg AB	26
Trafikverkets kommentar:.....	26
Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter	26
Avsnitt 5.3.4.3 Fast skyltning.....	26
Yttrande från Snälltåget	26
Trafikverkets kommentar:.....	26

Yttrande från Vy Tåg AB	26
Trafikverkets kommentar:	26
Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	27
Yttrande från Snälltåget	27
Trafikverkets kommentar:	27
Avsnitt 5.6 Andra avgiftsincitament	27
Avsnitt 5.6.1 Bokningsavgift	27
Yttrande från Vy Tåg AB	27
Trafikverkets kommentar:	28
Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	28
Avsnitt 5.7.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell	28
Yttrande från SJ AB	28
Trafikverkets kommentar:	28
Kapitel 6 Operativ drift	28
Avsnitt 6.3 Operativa åtgärder	28
Avsnitt 6.3.2 Operativa regler	28
Yttrande från Skånetrafiken	28
Yttrande från Öresundståg AB	28
Trafikverkets kommentar:	29
Kapitel 7 Anläggningar för tjänster	29
Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter	29
Avsnitt 7.3.4.2 Tjänster	29
Yttrande från SJ AB	29
Trafikverkets kommentar:	29
Avsnitt 7.3.4.4 Avgifter	29
Yttrande från SJ AB	29
Trafikverkets kommentar:	30
Avsnitt 7.3.4.6 Tilldelning av tjänst	30
Yttrande från SJ AB	30
Trafikverkets kommentar:	30
7.3.9 Undsättningshjälpmedel	30
Avsnitt 7.3.9.4 Avgifter	30
Yttrande från Vy Tåg AB	30
Trafikverkets kommentar:	30
Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	31
Avsnitt 8.5 Avhjälpande avvikelser	31
8.5.7 Ersättning vid röjning	31
Yttrande från Vy Tåg AB	31
Trafikverkets kommentar:	31
Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar	31
Avsnitt 8.6.2 Vållande till skada	31
Yttrande från Vy Tåg AB	31
Trafikverkets kommentar:	31

Bilaga 1 A Kontakter	32
5.7 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund enligt avsnitt 7.3.4.6.....	32
Yttrande från SJ AB.....	32
Trafikverkets kommentar:.....	32
Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar	32
Yttrande från SJ AB.....	32
Trafikverkets kommentar:.....	32
Yttrande från Skånetrafiken	32
Trafikverkets kommentar:.....	32
Yttrande från VR Sverige AB.....	33
Trafikverkets kommentar:.....	33
Bilaga 2 C STH per sträcka	33
Yttrande från Skånetrafiken	33
Yttrande från VR Sverige AB.....	33
Trafikverkets kommentar:.....	34
Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan	34
Yttrande från Vy Tåg AB	34
Trafikverkets kommentar:.....	34
Yttrande från Öresundståg AB	34
Trafikverkets kommentar:.....	34
Bilaga 4 B Prioriteringskriterier	34
Avsnitt 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader.....	34
Trafikverkets kommentar:.....	34
Bilaga 4 C Trafikkalender	35
Yttrande från SJ AB.....	35
Trafikverkets kommentar:.....	35
Yttrande från Vy Tåg AB	35
Trafikverkets kommentar:.....	35
Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar.....	35
Avsnitt 2.1.4 Stockholms central.....	35
Yttrande från Mälardalstrafik.....	35
Trafikverkets kommentar:.....	36
Avsnitt 2.3 Malmö	36
Yttrande från SJ AB.....	36
Trafikverkets kommentar:.....	36
Bilaga 5 B Orsakskoder	36
Yttrande från SJ AB.....	36
Trafikverkets kommentar:.....	37
Bilaga 5 C Schabloner och beräkningsexempel elkostnad	37
Avsnitt 1.2.1 Allmänt om drivmotorström	37
Yttrande från Hector Rail AB	37
Trafikverkets kommentar:.....	37

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår	37
Yttrande från SJ AB	37
Trafikverkets kommentar:	38

Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Bakgrund

På uppdrag av vår ägare, Region Östergötland, ansvarar Östgötatrafiken för kollektivtrafiken i Östergötland. Vi planerar linjer och tidtabeller med buss, tåg och spårvagn med målet att ge kunden en enkel, trygg och bekväm resa och ett bra och pålitligt alternativ till bilen.

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

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

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Bakgrund:

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

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet. Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2024 som Trafikorganisations för tågsystemet Krösatågen.

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

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik ägs av Region-organen i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regional tågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regional tågstrafik



inom Mälartågslinjerna, därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionalstågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

Mälardalsregionen är i hög grad beroende av goda kommunikationer inom och mellan länen. Bra kommunikationer bidrar till ökad tillgänglighet och med detta bland annat till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Kollektivtrafiken utgör dessutom ett mycket viktigt verktyg i omställningen till ett klimatsmart samhälle. Det är angeläget med en vidareutveckling av bland annat planeringsprocessen så att kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen kan stärkas ytterligare. Det finns framför allt ett behov av långsiktighet och stabila fleråriga förutsättningar, något som gagnar medborgare, näringsliv och inte minst persontransportbranschen.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Region Sörmland har inte några synpunkter på rubricerat dokument, Samråd om Järnvägsnätsbeskrivning.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken yttrar sig över JNB 2024 som Trafikorganisatör för tågsystemet Pågatågen och RKM.

Trafikverkets kommentar

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

Synpunkter som lyfts till vidare hantering

YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Kapitel 4.5 Tilldelningsprocess

Östgötatrafiken har vid flera andra tillfällen tidigare framfört synpunkter på att hela planeringsprocessen inför Tågplanerna måste tidigareläggas. Framför allt är det den slutliga fastställsetidpunkten som behöver ligga tidigare då det i och med dagens tidsplan inte medger goda möjligheter att kunna planera anslutande busstrafik på ett adekvat och kvalitetssäkert sätt.

Även om Trafikverket vanligtvis brukar avvisa anslutande busstrafik som ett argument vid eventuella tvister så kvarstår det som ett ovillkorligt krav från oss då det är avgörande för om kunderna, med hänsyn till hela-resan-perspektivet, ska välja att resa kollektivt i stället för att välja bilen. Det bör även ligga i Trafikverkets intresse med hänsyn till de transportpolitiska mål som finns inom området.

De förseningar som drabbar ansökningsprocessen inför T23 visar på att hela tidplanen är bräcklig i sin grund. Inför T23 är det införandet av MPK och personalbrist hos Trafikverket som medför att hela tilldelningsprocessen försenades och branschen påverkas och oroas. Nästa gång kan det vara något annat som påverkar och alla förändringar medför förseningar som i längden drabbar kunderna och deras förtroende för tågtrafiken i allmänhet.

Tidpunkten för fastställelse av internationella tåglägen, i JNB 2024 angivet den 2023-08-21, är styrande för när en slutlig fastställelse kan ske. Trafikverket bör, själva eller via politiska kanaler, påverka det internationella beslutsfattandet så att en tidigareläggning sker. Då bidrar Trafikverket direkt till att både deras och våra mål uppnås.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Avsnitt 5.8 Förändringar av avgifter

Green Cargo ser mycket allvarligt på det föreläggande som Transportstyrelsen lämnat till Trafikverket om att höja spåravgiften i en betydligt snabbare takt år 2025, än tidigare lagd plan av Trafikverket. Godstrafik är redan med nuvarande priser oerhört konkurrensutsatt, inte minst från transporter på väg. Att man då föreslår en kostnadsökning på spåravgiften med 35% från 2024 år till 2025 finner vi häpnadsväckande. Det finns en överhängande risk att vissa marknadssegment av godstrafiken på järnväg helt slås ut som ett resultat av detta. Finns det genomförda analyser/underlag som visar på att marknaden kommer klara dessa extrema avgiftshöjningar? Green Cargo anser att föreläggandet från Transportstyrelsen strider mot gällande text i EU förordningen 2012/34; "Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen"

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Avsnitt 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

JIA-kodifiering med kostnad 75kr/min inkl. hänvisningar i respektive kapitel i JNB.

Avgiften för JIA blev tillbakadragen i 2022 och är struken för 2023 på grund av kvalitetsproblem i konstruktionen av tågplanen.

- Med samma argument som tidigare framförts i samråden och avvikelsemeddelanden. Förslagen om JIA regelverket är en enkelriktad modell där den faktiska härledningen inte kan säkerställas. Enligt tidigare studier kan man påvisa att ursprungsförseningen förekommer i ungefär samma omfattning som i övriga nätverket men med JIA kodifieringen kommer JF att stå för hela kostnaden. Det innebär att incitamentet för åtgärder försvinner då inte åtgärder kan identifieras från koden, eller att åtgärderna till och med kan ligga på annan part än den som får kvalitetsavgifter.

- Förslagsvis inleda en översyn av orsakskodslistan och inför härledning som starkare påvisar den faktiska orsaken så inte JIA drabbar JF ensidigt, utan där JIA delas upp tydligare på orsakande parter. Detta bör ske före ett införande av att kostnadsätta JIA koden. När ett acceptabelt regelverk (acceptabelt av både branschen och Trafikverket) utarbetas bör detta driftsättas successivt för att utvärdera dess effekter. Ett införande under de premisserna bör alltså ske under en testperiod på 3 år enligt en trappstegsmodell vilket också påvisades som argument för införandet i Trafikverkets

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Avsnitt 3 Kodlista för akut inställda tåg och avbokning

Översyn av Inställesekodslistan är behövligt för att tydligare koppla inställesekoder till särskilda händelser. Uppföljningar på inställelser som incitament är ett inslag som behövs, men motarbetas av den innehållsfattiga Inställesekodslistan.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna i Mälardalen kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet.

Ett flertal brister har lett fram till att delar av infrastrukturen förklarats överbelastad. 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 Stockholm och Mälardalsregionen för att möta den trängsel som finns på banan och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar.

Planering av tågplanen

De senaste tågplanerna har fastställts med en mängd brister för tilldelade tåglägen. Bristerna, som har sin grund i att spårkapaciteten understiger efterfrågan, har resulterat i tåglägen som negativt påverkar våra resenärer och inte minst dagliga pendlare. Bristerna består dels i tåglägen som avviker mot de tidslägen som arbetspendlarna och näringslivet 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.

Generellt behöver Trafikverket tidigt under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med kreativa lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar. Det förslag till tågplan

som presenteras i juli behöver i hög grad vara väl genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Generella synpunkter

I T24 ska MPK användas. Jönköpings Länstrafik vill tidigt under 2023 veta hur Trafikverket ska säkerställa en tidplan för T24, så att inga förseningar uppstår likt de förseningar som systemet orsakat i T23.

Tåg som beställs i tågplan för att trafikera enstaka dagar och inte avser köras helår ska inte påverka tåg som ansöks för att trafikera helår. Jönköpings Länstrafiks kunder är framförallt pendlare till och från arbete och skola, dessa kunder är känsliga för stora förändringar i tågplanen som tåg som ansöks för att inte trafikera helår orsakar tåg som bär nyttan av ett öppet samhälle där Jönköpings Länstrafik och dess kunder väljer att resa med tåg istället för med bil. Särskilt med den negativa klimatpåverkan som bilen i stort har mot att resa med tåg till och från arbete/skola.

Tåg som beställs och erhåller kapacitet men kapaciteten inte nyttjas, finns det en konkurrenssituation i ansökan om samma tågläge bör kapaciteten tilldelas de tåg som avslagits tågläge till förmån för de tåg som inte nyttjar sin tilldelade kapacitet.

Tåg som beställs och erhåller kapacitet men kapaciteten inte nyttjas av olika skäl, men tåglägen har erhållits i och med prioriteringskriterierna ska efterföljas av ekonomiska kostnader för att avstå sitt läge. Det ska inte vara gratis att avstå sitt tågläge inom rimlig tid innan tåglägets faktiska genomförande datum.

Sverige genomgår nu en anmärkningsvärt påfrestande tid till följd av omvärldsfaktorer. Detta påverkar Sveriges elförsörjning genom effektbrister i elområde 3 och 4 där Jönköpings Länstrafik genomför sin trafik. Jönköpings Länstrafik vill ha svar på hur vår trafik kommer att prioriteras i de fall effektbrist uppstår.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Avsnitt 6.3.2 Operativa regler

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

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

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Bilaga 5 B Orsakskoder

Koden "Driftledning prioriterar", kräver också att det tydligt framgår vilket tåg och varför prioritering genomfördes. Har koden "Driftledning prioriterat" genomförts för att ett tidigt eller försenat tåg har prioriterats före ett rättidigt tåg ska det tydligt framgå en förklaring varför "Driftledningen prioriterar".

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Avsnitt 3.3.1 Ramavtal

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

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

Bandelen 505 Åby södra-(Norrköping). Det är angeläget att utpekade risker utmed vältrafikerade bandelar som denna åtgärdas snarast och inte ligger kvar över flera år.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

Regionerna har genom medfinansiering av infrastruktur och satsningar på nya tåg samt ökat utbud tagit ett stort ansvar. Regionaltågtrafikens samhällsviktiga funktion har dessutom accentuerats i och med pandemin. Mälardalstrafik vill därför återigen påtala att villkor för tilldelning av kapacitet måste vara sådana att regionaltågstrafiken inte missgynnas i förhållande till annan trafik.

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

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

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

trafikerar måndag - fredag eller dagligen. 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.

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 påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Vi vill därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt en fördjupad dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan för regional- och persontåg ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. Inom ramen för projektet Omarbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR) bör även denna frågeställning hanteras.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Trafikverket föreslår förändringar av avgifterna och våra jämförelser görs mot avgifterna enligt JNB 2023. Förändringarna genomförs inte med en proportionerlig ökning över alla avgifter utan differentieras inom de olika avgiftsklasserna, och logiken i dessa förändringar är svåra att förstå.

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

Vidare rekommenderar vi att modellen för återkommande prisökningar utöver normal indexhöjning ses över tillsammans med företrädare för branschen. De senaste årens takt för kostnadsökningarna av banavgifterna motverkar nationella och regionala mål för ökat resande inom hållbara transportsystem.

Vidare anser vi att banavgifterna bör reduceras för de bandelar där hastighetsnedsättningar innebär att ordinarie banstandard och utlovad kapacitet inte uppnås, ex för en längre period än 3 månader. Hastighetsnedsättningar kan förutom direkta förseningar även riskera att omlopp eller anslutningar påverkas med negativa effekter på kostnader och intäkter.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

5.3.5 Passageavgift i Stockholm

Regionaltågen är ett verktyg att trafikförsörja storstäderna på ett effektivt, säkert och miljövänligt sätt, helt i enlighet med bl.a. regeringens mål om fördubblad kollektivtrafikandel i det motoriserade resandet.

Passageavgifter ses som en extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena. I princip är det "omöjligt" att inte köra kollektivtrafik i rusningstrafik, dessa avgifter styr inte bort några

ansökningar utan är enbart en merkostnad som kan riskera att dra ner trafikutbudet i det glesare trafikerade nätet för att finansiera denna överföring av skattemedel från regioner till staten. Avgiften känns även ologisk eftersom passageavgiften inte tas ut för godståg, som genom lägre snitthastighet generellt tar mer kapacitet på spåren än persontrafiken. Godståg har dessutom, till skillnad från persontåg, oftast möjlighet att undvika storstäderna i just rusningstid.

Tåglägesavgiften är samtidigt högre för de banor där passageavgiften tas ut och kan sammantaget ses som en form av dubbelbeskattning. Trafikverket bör därför slopa passageavgifterna.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 2.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

”Trafikverkets genomförandeplan, vilken uppdateras varje år och avser sex år”

SJs synpunkt:

Vi saknar beslut om ombyggnad av Tomtebodan till ny Serviceanläggning.

Vi saknar också information om de stora förändringar som planeras för Stockholms Central (och som SJ i tidigare utlåtande varit tydliga med att vissa planerade förändringar inte kan ske innan en ny Serviceanläggning är klar i Tomtebodan).

Vi saknar dessutom information om de stora förändringar som just nu sker inne i Hagalund (se också punkt 1.1).

Det är flera objekt som nämns i Trafikverkets Genomförandeplan som ligger utanför men i nära anslutning till Trafikplats Hagalund. Alla dessa arbeten måste samordnas med verksamhet och underhållsarbeten som sker inne i anläggningen Hagalund.

SJs kommentar ERTMS:

Införandet av ERTMS innebär stora utmaningar för SJ, och andra järnvägsföretag. Kostnaderna för ombyggnad av fordon är mycket stora och det är långa ledtider. Ett ombyggnadsprojekt för en större fordonsgrupp tar ofta 4 – 5 år från start till slut.

I remissutgåvan hänvisar Trafikverket till nationella planen avseende planerad utveckling av infrastrukturen. Regeringen har dock väsentligen minskat anslagen till ERTMS i planen jämfört med Trafikverkets förslag, och den plan som lades av Trafikverket 30 nov 2021 är nu föremål för en omfattande omarbetning. Det är därför av största vikt att Trafikverket kan lämna en kvalitetssäkrad plan för införande av ERTMS, samt att planen även innehåller vilka versioner av ERTMS och FRMCS som är aktuella vid olika tidpunkter. För att SJ ska kunna planera sina fordonsombyggnader för ERTMS bör planen i anges i JNB 2024, och även i kommande JNB.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.1 Inledning

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

SJs synpunkt:

Det här tolkar vi som att Ägaren till anläggningen också ser till att dess skick är i brukligt skick både sett ur Arbetsmiljömässig aspekt eller teknisk funktion. I Hagalund finns det servicegångar och vattenposter på Trafikverkets spår. Det är alltså Trafikverkets ansvar att standarden upprätthålls.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

"Enligt EU-förordningen 2017/2177, som trädde i kraft den 1 juni 2019, ska tjänsteleverantörer för tjänster relaterade till transport på järnväg upprätta en anläggningsbeskrivning. Vad en anläggningsbeskrivning ska inbegripa beskrivs i förordningens artikel 4."

SJ:s synpunkt:

I samma förordning står följande:

" 2. Anläggningsbeskrivningen ska inbegripa minst följande information i den utsträckning det krävs enligt denna förordning:

- a) Förteckningen över alla installationer i vilka järnvägsrelaterade tjänster tillhandahålls, inbegripet information om deras placering och öppettider. 23.11.2017 L 307/5 Europeiska unionens officiella tidning SV"

Det finns fler punktsatser i denna förordning som talar om infrastrukturägarens skyldigheter gällande anläggningen.

Det som står i EU-förordningen är ytterligare en tolkning som bekräftar att Ägaren till anläggningen också ser till att dess skick är i brukligt skick både sett ur Arbetsmiljömässig aspekt eller teknisk funktion.

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

I nuvarande tågplan (T22) är det i Hagalund kommer flera olika järnvägsföretag som trafikerar uppställningsbangården.

Därför är det en nödvändighet att det sker samordning av nödvändiga faciliteter och samtliga gemensamma aktiviteter.

SJs synpunkt som återkommer varje år:

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

Dessa anläggningar och faciliteter är en förutsättning för att tågen ska få den service som krävs och för att tågen ska kunna levereras i tid till kund.

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

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avsnitt 7.3.5.4 Uppställning

SJs synpunkt:

I detta avsnitt delas stationer i landet upp i två olika zoner.

De som anses vara mest trafikerade hamnar i zon A och övriga i zon B.

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

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

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

SJ ifrågasätter också den kraftiga höjningen från 5:50 till 6:97. Det är en höjning på 27 % vilket inte är skäligt med tanke på många uppställningsspårs dåliga kvalitet.

På JNB-dagen (12 okt) ställde SJ frågan varför det är så hög höjning och fick svaret att det är ”skälig indexökning”. När vi räknar på det är det en nära på en 4%-ig årlig höjning sedan föregående höjning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Bilaga 1 B Avgifter

SJs synpunkt:

Se anmärkning under 7.3.5.4 Uppställning.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Generella synpunkter



Den samhällsfinansierade lokaltågstrafiken har i prioriteringskriterier mm låg prioritet. Skånetrafiken anser att detta ska ändras. Pågatågen har ca 26 miljoner kunder per år. De tre storstadssystemen, där Pågatågen ingår står för merparten av persontrafikresorna i Sverige. Det är då helt orimligt att dessa system har lägst prioritet.

Vi har sedan några år noterat att vi inte blir inbjudna till dialog kring ombyggnad av infrastruktur tillsammans med de skånska kommuner. Detta trots att vi är också RKM i Skåne. Ovan har lett till fördyringar och misshushållning av skattemedel. Det som nu är allvarligt och har bäring på JNB, är att projekt blir försenade. Detta leder till att Skånetrafiken inte kan köra Pågatågen som det var tänkt T24 och att vi inte kan erbjuda de attraktiva resor som önskas i Skåne. Vi väddar åter om en god och konstruktiv dialog i dessa frågor.

Den operativa hanteringen ska enligt JNB följas upp i bland annat kundmöten med Trafikverket. Skånetrafiken har i många år varit aktiva i detta arbete och via Region Skåne har till exempel ekonomiska medel tillförts för att göra förbättringar i infrastrukturen, Skånetrafiken begär dock en mycket mer aktiv leveransuppföljning av Trafikverket. Vi önskar att Trafikverket följer upp förseningar och inställda tåg, och redovisar åtgärdsförslag för att förbättra punktligheten. Anläggningen och den operativa tågledningen sköts av Trafikverket och då måste det vara Trafikverket som gör uppföljningen.

T24 ska MPK användas. Detta ska enligt uppgift ske i projektorganisation, och inte i linjeorganisation. Vi vill tidigt veta hur Trafikverket ska säkerställa en tidplan för T24, så att inga förseningar uppstår.

Vid konstruktionen önskar vi också att tåg som beställs avses köras så att kapacitetsuttag och anpassningar inte görs i onödan. Vidare anser vi att enstaka tåg som går under t.ex. under sommarperioden inte ska påverka tåg som går helår. Våra kunder är i huvudsak pendlare, och de önska samma tider under hela året.

Effektbristen i elnätet i elområde 3 och 4 oroar Skånetrafiken. Hur kommer vår tågtrafik prioriteras om det uppstår brist. Sedan begär vi att Trafikverket redovisar och säkerställer att signaler mm som är kopplade till stadsnät inte släcks ner. Det är inte acceptabelt att tågtrafiken ska prioriteras ned p.g.a. ovan. Vi har ett samhällsuppdrag som måste fungera. Det måste finnas fungerande redundans.

Vi ser positivt på de sänkta banavgifterna. Detta är en kompensation för det eftersatta underhållet, som Skånetrafiken fått betala för i form av ersättningstrafik, ersättningskrav mm.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Vi noterar att passageavgifterna i Malmö finns kvar för T24. Vi vill att dessa tas bort T24. Det är endast persontågstrafik som ska erlägga passageavgifter. Passageavgifterna tillkom för att ekonomiskt styra bort tåg på vissa sträckor. Inom Pågatågstrafiken kan vi inte välja bort sträckor eller tider p.g.a. passageavgifter. Vi måste köra när pendlarna har behov av detta. Inom bil eller lastbilstrafiken finns inga passageavgifter. Detta innebär att passageavgifterna nu får anses vara en extraskatt som missgynnar Pågatågstrafiken. Denna avgift motverkar därmed målen att föra över

resor från biltrafik till tågtrafik. Den motverkar miljömålen. Avgiften var en trängselavgift, och nu när fyra spår Malmö – Lund öppnar, finns inte längre motiv för denna passageavgift.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Bilaga 5 B Orsakskoder

Det behövs en förenklad process för hantering av omkodning av orsakskoder.

Koden Driftledning prioriterar kräver att det framgår vilket tåg som fick prioritet samt orsaken till att det prioriterade tåget var sen och anledning till att det fick prioritet.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Som branschaktör välkomnar vi att Trafikverket slopar den högre tåglägesavgiften för ett segment (godstrafik), vilket innebär att endast kostnaden som uppstår till direkt följd av framförandet av järnvägsfordon tas ut. Vi har dock svårt att förstå varför denna högre kostnad ska kvarstanna för persontrafiksegmentet. På vilket sätt menar Trafikverket att persontrafiken har bättre förutsättningar att bära en högre kostnad (mer än dubbelt så hög kostnad per tågkilometer) jämfört med godstrafiken?

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Trafikverket gör gällande att man avser att kraftigt höja kostnaden för uppställningskapacitet med hänvisning till indexuppräknung, vilket blir särskilt märkbart i zon A där kostnaden stiger med 27 %.

Med tanke på kostnadsutvecklingen för uppställningskapacitet skulle vi förorda att Trafikverket omarbetar principen för hur avgift tas ut från att idag debitera utifrån spårlängd sett till påbörjat hundratals meter till att istället övergå till påbörjad tiotal meter. Ett spår som t.ex. är 100 meter långt kostar med den föreslagna prisnivån lika mycket som ett spår som är 199 meter – dvs ca 61 000 kr per år om spåret är tilldelat dygnet runt under ett år. Är spåret däremot 200 meter långt blir motsvarande kostnad 122 000 kr per år. Något som inte bidrar till att optimera uppställningsutnyttjandet utifrån ett ekonomiskt styrperspektiv.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Avsnitt 5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Att försöka att skapa incitament och styrning av verksamheten med kvalitetsavgifter är i grunden god, och vi ser ett behov av att utveckla processen för att uppnå syftet med verksamhetsstyrning snarare än enkom en modell för ekonomisk reglering.

Vi har en konkret synpunkt på processen för bestridande av orsakskoder (avseende merförseningar) där det står Trafikverket fritt att fram till och med den tredje dagen efter att ett tågläge har påbörjats ange vad Trafikverket menar är orsaken till merförseningen. Först därefter har vi som järnvägsföretag rätt att inkomma med eventuella bestridanden mellan *kalenderdag* fyra och sex efter det att tågläget

har påbörjats. I praktiken innebär det att vi som järnvägsföretag kontinuerligt behöver kontrollera om den orsak som Trafikverket angivit för 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 önskad processanpassning är att de tre dagar vi som järnvägsföretag har på oss för att granska orsakskodningen ändras från *kalenderdagar* till *arbetsdagar*, då vi annars måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger – vilket vi inte finner rimligt.

YTTRANDE FRÅN VR SVERIGE AB

Avsnitt 6.3.2 Operativa regler

”Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar eller avtalade avvikelser från körplanen, eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat.”

Vi är eniga om att undantag kan göras om det finns särskilda skäl, som t.ex. svårare trafikstörningar. Vi upplever dock dagligen att den trafik vi kör för Skånetrafiken och Östgötatrafiken, Pågatågen och Östgötapendeln, nedprioriteras rättidiga tåg till förmån för andra försenade, och ännu värre, tidiga tåg, men det handlar då inte om några svårare störningar utan enskilda subjektiva prioriteringar och beslut som vi inte menar kan kopplas till några operativa regler som stödjer dessa beslut. Trafikverket har ett otroligt stort ansvar för tågtrafikens punktlighet och då måste de som gör dessa prioriteringar inse och förstå sin centrala roll av besluten och konsekvenserna av dem. Pågatågen och Östgötapendeln är centrala delar i de stora kollektivtrafiksystemen i Skåne respektive Östergötland med stora resandeflöden och tidskänsliga resenärer. Bara förhållandevis ”små” förseningar p.g.a. en nedprioritering kan ge större konsekvenser längre fram med nya nedprioriteringar då tåget är sent och i värsta fall måste tåget vända innan tåget nått sin slutstation för att återställa trafiken. För kunderna blir det konsekvenser med missade anslutningar inom kollektivtrafiksystemet. Trafikverket måste ta sitt ansvar och leva upp till denna skrivning i JNB och börja prioritera rättidiga tåg.

YTTRANDE FRÅN VR SVERIGE AB

Bilaga 5 B Orsakskoder

Det behövs en förenklad process för hantering av omkodning av orsakskoder.

Koden Driftledning prioriterar kräver att det framgår vilket tåg som fick prioritet samt orsaken till att det prioriterade tåget var sen och anledning till att det fick prioritet.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Bilaga 8 B Rutiner vid skadereglering

Svårt för JF att kunna ha exakta uppgifter om anläggningens skick. Tolkningen kan vara olika mellan JF och TRV och vem har då tolkningsföreträde?

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

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

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

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

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

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

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Generella Synpunkter

Vilka åtgärder kommer Trafikverket att vidta för att processen och tidsplanen för T24 kommer att hålla med hänsyn till de avsteg från processen som gjordes för T23?

Kapacitets som ansöks i Tågplanen ska utnyttjas och inte regelbundet ställas in.

Detta har tagit kapacitet i anspråk som ej har kommit att utnyttjas. Detta har lett till att anpassningar på annan trafik har genomförts men varit onödiga och lett till ett suboptimerat tågläge som sannolikt upptar mer kapacitet än nödvändigt och orsakar merarbete i konstruktionsfasen för tågplanen. Trafikverket behöver se till att detta ej sker.

Det är oklart hur trafiken kommer att prioriteras vid bortkoppling av el i elområde 3 och 4. Det hade varit önskvärt att i JNB framgår hur eventuell prioritering görs i samband med nedsläckning av samhällskritisk infrastruktur. Finns det en prioriteringslista för tågtrafiken? Fokus behöver även ligga på omkringliggande infrastruktur kan påverkas vid en planerad nedsläckning exempelvis hissar. Vem är det som har ansvaret för tågresenärerna?

Vi ser positivt på de sänkta banavgifterna. Ett bra sätt att kompensera för de delvis eftersatt underhållet som finns på infrastrukturen.

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Vi noterar att passageavgifterna i Malmö finns kvar för T24. Passageavgifterna tillkom för att ekonomiskt styra bort tåg på vissa sträckor, minska trängsel. Behovet av dessa passageavgifter bör inte finnas efter det att fyra spår Malmö-Lund färdigställts. Inom Öresundstågstrafiken kan vi inte välja bort sträckor eller tider p.g.a. passageavgifter. Vi måste köra när pendlarna har behov av detta. Inom bil eller lastbilstrafiken finns inga passageavgifter eller trängselavgifter för att styra trafiken till andra tider på dygnet. Detta innebär att passageavgifterna får anses vara en extraskatt som missgynnar Öresundstågstrafiken. Denna avgift motverkar därmed målen att föra över resor från biltrafik till tågtrafik. Den motverkar miljömålen.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Bilaga 5 B Orsakskoder

Det behövs en förenklad process för hantering av omkodning av orsakskoder.

Koden Driftledning prioriterar kräver att det framgår vilket tåg som fick prioritet samt orsaken till att det prioriterade tåget var sen och anledning till att det fick prioritet.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående fråga går inte att koppla till samrådsunderlaget eller är inte möjlig att hantera inom JNB samrådet och lyfts därmed till befintlig ärendehanteringsprocess för kundfrågor.

Allmänt om JNB

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar:

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

Kapitel 1 Allmän information

Avsnitt 1.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

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

SJs synpunkt:

När det står så här undrar vi varför det inte finns en samlad beskrivning över Hagalund där Jernhusen också är en stor Infrastrukturförvaltare?

Trafikverkets kommentar:

På Trafikverket.se ges infrastrukturförvaltare och anläggningsinnehavare som tillhandahåller järnvägstransportrelaterade tjänster möjlighet att tillgängliggöra både järnvägsnästsbeskrivningar ([länk till - JNB svenska infrastrukturförvaltare](#)) och anläggningsbeskrivningar ([länk till - Leverantörer av tjänster relaterade till transport på järnväg](#)).

Här återfinns Jernhusens anläggningsbeskrivning över Hagalund.

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner

AVSNITT 2.4.1.3 STRÄCKOR MED SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Bandel 344 Ängelsberg-Snyten behöver senast under 2022-2023 upprustas för att klara kommande trafikbehov. Dels för planeringen av tågplanekonstruktionen och klara tilldelningen av godståg denna väg, som komplement till andra körvägar som riskerar att påverka persontrafiken Sala-Västerås-Eskilstuna negativt. Trafikeringen på bandelen kommer samtidigt vara nödvändig under kommande banarbeten på Dalabanan och för övriga banarbeten i regionen samt som redundans vid operativa behov av omledning.

Trafikverkets kommentar:

På bandel 344 (Ängelsberg)-(Snyten) har det helt nyligen utförts upprustning och spårbyte. Bandelen tas bort från listan över Banor och sträckor känsliga för omfattande trafikökningar.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning

AVSNITT 4.2.1.2 TILLFÄLLIGA KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Vi menar att den föreslagna skrivningen om att sökande själv ska ansöka om ny kapacitet vid t ex trafikavbrott inte överensstämmer med SERA-direktivet (EU 2012/34). Vår tolkning av direktivet är att infrastrukturförvaltaren ska erbjuda sökanden annan kapacitet, vilket vi förutsätter är något även Trafikverket kommer att följa.

Trafikverkets kommentar:

Er synpunkt berör hanteringen av de tillfälliga kapacitetsbegränsningar som klassificeras som små och medelstora enligt punkt 12 i SERA-direktivet bilaga VII. När det gäller utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar ska dessa ses som att infrastrukturen inte är tillgänglig och därmed så är det inte möjligt att ansöka om kapacitet på denna sträckning. Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar är därför en planeringsförutsättning vid ansökan om kapacitet. Sökande anger i sin ansökan hur man vill hantera sin trafik, d v s om trafiken ska ställas in eller så ansöker man om ett omledningsläge.

AVSNITT 4.2.1.4 BEHOV AV TJÄNST PÅ DRIFTPLATS

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

I detta avsnitt nämns aldrig tjänsten ”vattentryckning” vilket är en förutsättning för ett persontågs framförande och som dessutom finns som en faktisk facilitet på vissa av Trafikverkets spår.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tillhandahåller inte denna tjänst och finns därför inte med i Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning. Finns dock tjänsteleverantörer som tillhandahåller vattentryckning, beroende på vilken plats som avses. Trafikverket står som ägare till många spår där det finns tillgång till vattentryckning men tillhandhåller därmed inte tjänsten vattentryckning med automatik. Har man behov av vattentryckning och Trafikverket står som spårägare så ansöker man om detta spår för att sedan ta reda på vilken som ansvarar för tjänsten vattentryckning.

Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet

AVSNITT 4.2.2.3 FÖRSLAG TILL TÅGPLAN

Yttrande från Snälltåget

Det framgår inte i texten vad syftet är med att inkomma med synpunkter på förslag på tågplan, och likaså inte heller vilket ansvar Trafikverket har sett till att hantera och bemöta inkomna synpunkter

Trafikverkets kommentar:

I avsnitt 4.2.2.3 sista stycket framgår att tågplanen kan fastställas om det inte inkommer några yttranden över förslag till tågplan som medför behov av ändringar. Om den sökande är missnöjd med förslaget till tågplan ligger det därmed i den sökandes eget intresse att lämna synpunkter för att framföra detta samt för att säkra att fortsatt samordning och eventuell tvistlösning kan äga rum. Om den sökande däremot finner förslaget till tågplan tillfredsställande finns det ingen anledning att lämna in några synpunkter.

Trafikverket kommer försöka att tillgodose synpunkterna, men kan inte garantera att så sker, eftersom olika sökande kan ha oförenliga önskemål.

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen

AVSNITT 4.5.2 KOMPLETTERANDE ANSÖKAN FÖR ÅRLIG TÅGPLAN

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Bra med löpande fastställelse för bättre framdrift i tågplanen. Däremot är det av största vikt att fastställelsen sker i rätt ordning. Dvs. att ansökta tåg i tågplanen på en sträcka hanteras först och kompletterande ansökan sedan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har ingen avvikande uppfattning gällande hantering av ansökningar i de olika processtegen.

AVSNITT 4.5.6 FASTSTÄLLD TÅGPLAN

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Vi saknar att "Tilldelning av uppställning och tilläggstjänster på driftplatser" är med vid Fastställande av tågplan.

Trafikverkets kommentar:

I och med att nya Järnvägsmarknadslagen trädde i kraft den 1 juni 2022 så ingår endast fastställda tåglägen i begreppet tågplan. I och med detta så har vi gjort en uppdelning av avsnitt 4.5.6. I punkten tilldelade tjänster enligt avsnitt 7.1 anges vilka grundläggande samt tilläggs och extra tjänster som redovisas vid fastställande av tågplan.

Avsnitt 4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

AVSNITT 4.8.2.1 REVISION AV TÅGPLAN

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Formulering kring PNA (Path Not available) används inte konsekvent. Ibland används benämningen Inte tillgängligt tågläge. Önskemål om att använda en och samma benämning.

Brister även i tydligheten i att PNA ska publicera i systemen MPK STP (benämns övergripande som e-system).

Trafikverkets kommentar:

Referenserna till det engelska namnet har strukits.

Järnvägsnätsbeskrivningens syfte är inte att beskriva specifika it-system eller deras funktioner i detalj.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

4.8.2.1 Vi noterar med mycket stor tillfredsställelse att fysiska möten för banarbetsplanering ska genomföras. Vi vill trycka på att detta verkligen blir av. Skånetrafiken önskar delta med berörda företag och Trafikverkets projektledare och entreprenörer. Samverkan är nyckeln för gott resultat mot kund.

Trafikverkets kommentar:

I och med införandet av MPK Start har arbetsprocessen för revisionen förändrats och utvecklats. De tidigare revisionsmötena har i revisionsformatet för T23 bytts ut till enbart en skriftlig hantering i den löpande revisionen. Detta i syfte att göra processen snabbare och för att inte bara ha det regionala, utan också få med det nationella perspektivet i konstruktionen. Detta utesluter inte att det i vissa fall finns ett behov av att ha dialogen mellan Trafikverket och de sökanden i ett möte. Trafikverket avser att kalla till möte vid vissa arbeten. Den nya processen är ännu inte i drift, om det visar sig att det finns behov att justera processen, kan det komma att ske.

YTTRANDE FRÅN VR SVERIGE AB

I skrivningen framgår att möten ska genomföras med järnvägsföretag och trafikorganisatörer inom ramen för denna process. Det är precis vad vi också vill och menar att det krävs för att revisionen av tågplanen ska kunna hanteras optimalt för alla berörda parter. Samma skrivning finns i innevarande JNB 2023 och inför Revision 0 och 1 Tågplan 2023 har VR Sverige m.fl. önskat och begärt att Revisionsmöten ska hållas men där Trafikverket ej gått oss till mötes. Vi vill att Trafikverket förhåller sig till vad som står i JNB.

Trafikverkets kommentar:

I och med införandet av MPK Start har arbetsprocessen för revisionen förändrats och utvecklats. De tidigare revisionsmötena har i revisionsformatet för T23 bytts ut till enbart en skriftlig hantering i den löpande revisionen. Detta i syfte att göra processen snabbare och för att inte bara ha det regionala,

utan också få med det nationella perspektivet i konstruktionen. Detta utesluter inte att det i vissa fall finns ett behov av att ha dialogen mellan Trafikverket och de sökanden i ett möte. Trafikverket avser att kalla till möte vid vissa arbeten. Den nya processen är ännu inte i drift, om det visar sig att det finns behov att justera processen, kan det komma att ske.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Vi noterar med mycket stor tillfredställelse att möten för banarbeten ska genomföras. Möten ska genomföras men endast berörda järnvägsföretag samt entreprenörer.

Trafikverkets kommentar:

I och med införandet av MPK Start har arbetsprocessen för revisionen förändrats och utvecklats. De tidigare revisionsmötena har i revisionsschemat för T23 bytts ut till enbart en skriftlig hantering i den löpande revisionen. Detta i syfte att göra processen snabbare och för att inte bara ha det regionala, utan också få med det nationella perspektivet i konstruktionen. Detta utesluter inte att det i vissa fall finns ett behov av att ha dialogen mellan Trafikverket och de sökanden i ett möte. Trafikverket avser att kalla till möte vid vissa arbeten. Den nya processen är ännu inte i drift, om det visar sig att det finns behov att justera processen, kan det komma att ske.

Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

AVSNITT 5.3.4.3 FAST SKYLTNING

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets standard för stationers utformning tillämpas vid nybyggnation och större ombyggnationer. Enligt denna ska skyltar för vagnslägen finnas på större stationer.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Det behöver framgå vilka TRV:s insatser ska vara gällande omskyltningar och hänvisningar till ersättningstrafik. T.ex. hur lång tid ska handläggningen av ett insänt ärende maximalt ta innan t.ex. förändring av fast skylt är hanterad.

Trafikverkets kommentar:

Ändringar av hållplatslägen ska meddelas till Trafikverket, senast 12 veckor innan ändringen börjar gälla för att fast skyltning ska kunna uppdateras i tid.

AVSNITT 5.3.5 AVGIFTSSYSTEM MINIMIPAKETET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER (TÅGLÄGE).

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Som branschaktör välkomnar vi att Trafikverket slopar den högre tåglägesavgiften för ett segment (godstrafik), vilket innebär att endast kostnaden som uppstår till direkt följd av framförandet av järnvägsfordon tas ut. Vi har dock svårt att förstå varför denna högre kostnad ska kvarstanna för persontrafiksegmentet. På vilket sätt menar Trafikverket att persontrafiken har bättre förutsättningar att bära en högre kostnad (mer än dubbelt så hög kostnad per tågkilometer) jämfört med godstrafiken?

Trafikverkets kommentar:

Det påslag som skiljer tåglägesavgift hög från den marginalkostnadsbaserade avgiften tåglägesavgift bas, tas ut med stöd i 8 kap 6 § järnvägsmarknadslagen (2022:365): "Avgiften får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, med tillägg av ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen."

Bedömningen om ett marknadssegment kan bära en sådan avgift görs individuellt för varje segment. Persontrafiken bedöms kunna bära en sådan avgift. Trafikverket tar fram effektanalyser i samband med att avgifterna sätts. Det sker ingen avvägning om ett segment har bättre förutsättningar än ett annat, utan enbart om varje segment var för sig har förutsättningarna att bära avgiften. Persontågens avgifter beräknas i snitt minska med 1 %. Avgiftsförändringen bedöms inte leda till att något enskilt segment slås ut från marknaden.

Även rättviseaspekten spelar in när Trafikverket sätter banavgifterna. Tittar man på de övergripande effekterna av årets avgiftsförändringar minskar persontrafikens avgiftsbelastning medan godstrafikens genomsnittliga avgiftsbelastning ökar. Till det kommer att banavgifterna för godstrafiken, som följd av Transportstyrelsens beslut i frågan om anpassningstakten för spåravgiften, kommer att höjas med cirka 30 procent till T25. (Spåravgiften utgör idag cirka 70 procent av godstrafikens totala avgiftsbelastning.) Mot den bakgrunden anser Trafikverket att det är rimligt att ta bort tåglägesavgift hög för godstrafiken till T24.

Effektanalysen finns publicerad på Trafikverkets webbsida: Järnvägsnätsbeskrivning 2024 - Bransch (trafikverket.se)

Avsnitt 5.6 Andra avgiftsincitament

AVSNITT 5.6.1 BOKNINGSAVGIFT

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Avgiften bör vara dubbelriktad så att hastigt inställda banarbeten från TRV:s sida omfattas. Kvalitetsersättning utgå till de JF som fått PNA om banarbetet.

Trafikverkets kommentar:

Bokningsavgiften tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet när ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations begär en ändring som medför minskat kapacitetsbehov och som kodas med J-kod.

Trafikverket betalar ut ersättning i form av kvalitetsavgift vid inställelse av tilldelad kapacitet när Trafikverket är direkt ansvarigt. Detta finns beskrivet i avsnitt 5.7.1.4.

Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

AVSNITT 5.7.1.1 KVALITETSAVGIFT FÖR MERFÖRSENINGAR, DUBBELRIKTAD MODELL

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Det är fortfarande inte utrett huruvida det är rätt att ta ut kvalitetsavgifter vid avgången ut från Hagalund då det är flera infrastrukturägare och flera järnvägsföretag samt andra parter som kan vara relaterade till orsaken till en försening. Jämför också texten i 5.7.4.1.

Trafikverkets kommentar:

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

Kapitel 6 Operativ drift

Avsnitt 6.3 Operativa åtgärder

AVSNITT 6.3.2 OPERATIVA REGLER

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Det krävs en klarare skrivning kring rättigheter för ett rättidigt tåg till det planerade och tilldelade tågläget. Frånsteg ska endast ske om samtliga berörda parter är överens om annan prioritering. Idag ser vi ofta att ett rättidigt tåg nedprioriteras till fördel för ett tidigt eller försenat tåg, i vissa fall leder detta till att det rättidiga tåget blir inställt viss sträcka för att återställa tidtabellen.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Det krävs en klarare skrivning kring rättigheter för ett rättidigt tåg till det planerade och tilldelade tågläget. Frånsteg ska endast ske om samtliga berörda parter är överens om annan prioritering. Idag ser vi ofta att ett rättidigt tåg nedprioriteras till fördel för ett försenat tåg, i vissa fall leder detta till att det

rättidiga tåget blir inställt viss sträcka för att återställa tidtabellen. Vilket leder till en sämre tilltro till tågtrafiken tillförlitlighet.

Trafikverkets kommentar:

Nästan varje störning är specifik och därför är också hanteringen av störningen olika beroende på plats, tid på dygnet, mängden berörda tåg, resenärer och gods på tågen, omledningsmöjligheter, återställningstider, etc. Allt detta innebär att det är svårt att vara mer specifik i beskrivningen av när det är nödvändigt att frångå företrädesrätten. Det är för många parametrar att ta hänsyn till när Operativ ledning gör sin bedömning för att kunna beskrivas i text. Det är viktigt att komma ihåg att Trafikverket har ansvaret för att hantera störningen på bästa sätt för helheten.

Vi vill också påpeka vikten av att alla inblandade parter använder de forum som finns mellan Trafikverket och Järnvägsföretag för att följa upp, återkoppla och utvärdera händelserna. Det är på det sättet vi tillsammans kan arbeta med att ständigt bli bättre på störningshanteringen.

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tåg bildningsmöjligheter

AVSNITT 7.3.4.2 TJÄNSTER

YTTRANDE FRÅN SJ AB

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

SJs synpunkt:

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

AVSNITT 7.3.4.4 AVGIFTER

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Denna text bör ändras då TrV har under 2022 gjort en upphandling av Tåg bildningstjänsten i Hagalund och SJ har tilldelats den och har varit verksam sedan 1 september 2022.

Trafikverkets kommentar:

Avtal löper ut den 2023-12-31 med option för förlängning. Vid händelse av utlösande av option uppdateras texten via avvikelsemeddelande.

AVSNITT 7.3.4.6 TILLDELNING AV TJÄNST

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Denna text bör ändras då TrV har under 2022 gjort en upphandling av Tågbildningstjänsten i Hagalund och SJ har tilldelats den och har varit verksam sedan 1 september 2022.

Trafikverkets kommentar:

Avtal löper ut den 2023-12-31 med option för förlängning. Vid händelse av utlösande av option uppdateras texten via avvikelsemeddelande.

7.3.9 Undsättningshjälpmedel

AVSNITT 7.3.9.4 AVGIFTER

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Borde vara samma ersättningsnivåer när JF bistår med röjning åt TRV. (se även avsnitt 8.5.7)

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tillhandahåller i dagsläget röjningskapacitet på 12 orter över Sverige och inom en snar framtid 15 orter. Den tillhandahålls dygnet runt under hela året. Det innebär stora kostnader som inte tillnärmelsevis motsvaras av intäkterna från fakturerade röjningar.

Trafikverket förstår frågan som om frågeställaren vill ha mer betalt än de direkta självkostnader som uppstår vid en händelse där de röjer en annan part på uppdrag av Trafikverket. Det finns ingen koppling mellan avsnitt 7.3.9.4 (Avgifter) och avsnitt 8.5.7 (Ersättning vid röjning) vad gäller nivåer. Avgiften för röjning, som Trafikverket debiterar vid händelse (inom tjänsteområdet) har samma belopp oavsett om Trafikverkets röjningslok använts eller om röjningen genomförts av annan part.

Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 8.5 Avhjälpande avvikelser

8.5.7 ERSÄTTNING VID RÖJNING

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Borde vara samma ersättningsnivåer när JF bistår med röjning åt TRV. (se även avsnitt 7.3.9.4)

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tillhandahåller i dagsläget röjningskapacitet på 12 orter över Sverige och inom en snar framtid 15 orter. Den tillhandahålls dygnet runt under hela året. Det innebär stora kostnader som inte tillnärmelsevis motsvaras av intäkterna från fakturerade röjningar.

Trafikverket förstår frågan som om frågeställaren vill ha mer betalt än de direkta självkostnader som uppstår vid en händelse där de röjer en annan part på uppdrag av Trafikverket. Det finns ingen koppling mellan avsnitt 7.3.9.4 (Avgifter) och avsnitt 8.5.7 (Ersättning vid röjning) vad gäller nivåer. Avgiften för röjning, som Trafikverket debiterar vid händelse (inom tjänsteområdet) har samma belopp oavsett om Trafikverkets röjningslok använts eller om röjningen genomförts av annan part.

Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar

AVSNITT 8.6.2 VÅLLANDE TILL SKADA

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Bör läggas till att TRV alltid ska anses vållande om snö/is skadar fordon/utrustning på fordon när detta faller ner från TRV:s infrastruktur såsom viadukter, broar, tunnlar, tunnelmyningar och kontaktledning.

Trafikverkets kommentar:

Förslaget att nedfallande snö/is alltid ska medföra vållande skulle innebära ett utökat ansvar. Ett sådant ansvar skulle även kunna inkludera tredje mans vållande. Trafikverket kan inte åta sig ett sådant ansvar i nuläget. Trafikverket tar dock till sig synpunkten och ska undersöka om det finns behov av ytterligare ansvar än det som idag gäller för vållande till följd av underlåtenhet att vidta åtgärder för att begränsa risken för skada.

Bilaga 1 A Kontakter

5.7 TÅGBILDNINGSTJÄNSTER PÅ TRAFIKPLATS HAGALUND ENLIGT AVSNITT 7.3.4.6

YTTRANDE FRÅN SJ AB

"Information om tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund kommer att uppdateras via avvikelsemeddelande under våren 2023."

SJs synpunkt:

Då verksamheten varit i gång sedan 1 september 2022 bör denna text ändras.

Trafikverkets kommentar:

Avtal löper ut den 2023-12-31 med option för förlängning. Vid händelse av utlösande av option uppdateras texten via avvikelsemeddelande.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Blad 5: Lerum plf vid spår 1 är fortfarande intakt. Datum för slopande bör justeras

Trafikverkets kommentar:

Projekt Vändspår Lerum är försenat. Plattformen vid spår 1 beräknas slopad tidigast 2026. Uppgiften är borttagen ur bilaga 2A.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Det anges att det finns två plattformar i Perstorp. Detta stämmer inte då den ena är stängd och går ej att nå. Skånetrafiken hade uppskattat om denna hade åtgärdats och återöppnats, då det hade haft mycket positiv effekt på Skånebanan.

Ängelholm har plattform även vid spår 3.

Vi noterade nu att plattformslängderna i Ystad inte stämmer i JNB 2024.

Antalet fel tyder på att hela bilagan behöver kvalitetssäkras.

Trafikverkets kommentar:

Plattformen vid spår 2 i Perstorp är inte i bruk. Uppgiften ändras i bilagan.

Plattform vid spår 3 i Ängelholm är införd i bilagan tillsammans med förändringar för plattform vid spår 1 och 2.

Uppgift om längd på plattform mellan spår 1 och 2 i Ystad är korrigerad.

Uppgifterna i bilagan är utdrag från BIS och beskriver nuläget 2022. Förändringar från nuläget beskrivs som kommande ändringar i fliken kommande ändringar. Tyvärr släpar det ibland efter lite med inrapportering till BIS och ibland skrivs det rentav in fel uppgifter. Vi jobbar på att få så korrekta uppgifter som möjligt och tar tacksamt emot synpunkter så vi kan rätta till de fel som uppstår.

YTTRANDE FRÅN VR SVERIGE AB

Bandel 932, Perstorp – en gammal plattform finns förvisso vid spår 2 men den kan ej nyttjas för resandeutbyte och bör därför inte vara med. Däremot hade det varit önskvärt att denna hade åtgärdats och återöppnats, kräver också att plattformsovergången återställs, det hade haft en mycket positiv effekt på Skånebanan. Finns fler plattformar på andra stationer som inte kan användas, t.ex. Ängelholm låg plattform spår 1, dessa bör inte vara med i denna bilaga.

Bandel 628, Ängelholm – i samband med att dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm – Maria blir klar till tågplan 2024 kommer återigen spår 3 få plattform.

Bandel 810, Mjölby – under T23 kommer ny plattform vid spår 6 att färdigställas.

Bandel 920, Maria-Ödåkra-Kattarp och Vegeholm – i samband med att dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm – Maria blir klar till tågplan 2024 kommer dessa ej längre vara några mötesdriftplatser.

Trafikverkets kommentar:

Plattformen vid spår 2 i Perstorp är inte i bruk. Uppgiften ändras i bilagan.

Plattform vid spår 3 i Ängelholm är införd i bilagan tillsammans med förändringar för plattform vid spår 1 och 2.

Plattform vid spår 6 i Mjölby är införd i bilagan

Driftplatserna Vegeholm och Ödåkra kommer inte ha några växlar och tas bort ur bilagan.

Bilaga 2 C STH per sträcka

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Åstorp – Hässleholm Här anges 130 km/h för nämnda sträcka. Detta kan inte stämma, då vi i processen för T22 blev lovade hastighetshöjning på nämnda sträcka, så att uppehåll i Kvidinge kan genomföras enligt våra tidigare beställningar. TCR 127 o 141 anger 160 km/h och de ligger för genomförande T23.

YTTRANDE FRÅN VR SVERIGE AB

Bandel 932, Hässleholm – Åstorp – här anges sth till 130 km/h. Under T23 genomförs hastighetshöjande åtgärder till sth 160 km/h på sträckan, se TCR 127 och 141. Denna hastighetshöjning, som skulle vara genomförd för flera år sedan, krävs enligt Trafikverket för att Pågatågen återigen ska kunna göra uppehåll vid Kvidinge med alla tåg. Vi har inför ansökan T23 haft ett gemensamt möte Trafikverket, Skånetrafiken och Arriva/VR Sverige om hanteringen av Kvidinges

tåguppehåll där Trafikverket lovade att prioritera hastighetshöjningen på Skånebanan så Pågatågen ska kunna göra uppehåll med alla tåg till T24.

Trafikverkets kommentar:

Hastighetshöjande åtgärder genomförs på bandel 932 och sth höjs under T24 till 160 km/m på sträckan Åstorp – Hyllstofta. Ändringen införs i bilaga 2C. Sträckan Hyllstofta – Hässleholm kvarstår med 130 km/h.

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Det är ett stort antal sträckor med risk för varaktiga hastighetsnedsättningar. Dessa behöver hanteras/fastställas av TRV innan ansökan så det går att ta hänsyn till tiderna vid ansökan av kapacitet för T24.

Trafikverkets kommentar:

Syftet med listan är att på ett transparent sätt redovisa kända brister i anläggningen som eventuellt leda till nedsättning hastighet och axellast. Den finns också med som underlag för prioriteringar i underhållet av järnvägsanläggningen. Listan innehåller 30 punkter vilket är tre färre än året innan.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Hastighetsnedsättningar, i den presenterade listan saknas Hamra – Varberg där hastighetens sänkts till 70km/h pga dålig räls (risk för horisontalsprickor). Kommer den att vara åtgärdar till T24? Annars bör denna vara med i förteckningen även om det inte innebär än så stor förändring normalläget som var 90km/h och inget rälsbyte kommer att göras, men är ändå en hastighetsnedsättning på TEN-nätverket.

Trafikverkets kommentar:

På sträckan Hamra-Varberg finns ingen hastighetsnedsättning i dagsläget och Trafikverket räknar inte med någon nedsättning under T24.

Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

Avsnitt 5.2 Kostnadparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

Trafikverkets kommentar:

I ASEK-rapporten framgår vilka tidsvärden olika resandeärenden ska ges i samhällsekonomiska kalkyler inom transportsektorn. Resandeärendet tjänsteresor har högst tidsvärde. Hur stor andel tjänsteresenärer ett tåg har påverkar därför i stor utsträckning det samhällsekonomiska tidsvärdet

ett tåg har, vilket betyder att den uppgiften är av stor betydelse när en samhällsekonomisk bedömning ska göras. Av den anledningen ingår andel tjänsteresenärer i den schablon som definierar de olika tågkategoriernas kategorikostnader. Specifik andel tjänsteresenärer blir därför väldigt viktigt om man önskar beräkna specifika kostnadsparametrar vid särskiljning.

Bilaga 4 C Trafikkalender

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

27/12 ska trafikeras M 2/1 ska trafikeras M

2/4 ska trafikeras M

30/4 ska trafikeras F

8/5 ska trafikeras F

5/6 ska trafikeras F

Trafikverkets kommentar:

Samtliga ändrade enligt önskemål och i enlighet med tidigare praxis.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Vy tycker att 24.12.2023 (julafton) och 31.12.2023 (nyårsafton) ska trafikeras som en söndag när de dagarna infaller på en söndag.

Trafikverkets kommentar:

Jul- och nyårsafton har traditionellt trafikerats som lördagar även när de faller på en söndag. Trafikverket kommer inte avvika från denna praxis under T24.

Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar

Avsnitt 2.1.4 Stockholms central

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik planerar för att kunna direktvända ER1 på Stockholms Central, dels för att kunna sänka samhällets kostnader för regionalstågstrafiken, dels för att minska rörelser av tomma fordon till andra vändspår samt till och från Hagalund eller Älvsjö och därmed minska kapacitetsutnyttjandet. För att anpassa antalet fordon till efterfrågad kapacitet per avgång planeras även för till- och fränkoppling av fordon. De begränsningar som anges i JNB för Stockholm C bör därför tonas ned från

krav till en mildare rekommendation, det bör därefter överlämnas till tågplaneprocessen att hantera ansökningarna och tågplanen tilldelas utifrån de förutsättningarna som gäller vid de aktuella klockslagen. Också den aviserade förändringen avseende uppehållstiden på Stockholm C bör hanteras på samma sätt.

Trafikverkets kommentar:

Den ökande trafiken samt längre persontåg ställer stora krav på att plattformsspåren nyttjas kapacitetsmässigt effektivt. Mot bakgrund av detta medges inte långa uppehållstider och/eller tågvändning vid plattformsspår på genomfartsbangården om det leder till att tåglägen tas i anspråk. I övriga fall medges att vändande persontåg kan använda samtliga spår på genomfartsbangården.

Gällande till- och frånkoppling av fordon så ska tågens sammansättning inte ändras, till exempel i form av till- eller frånkoppling av tågsätt, under högtrafiktid. Denna typ av aktivitet medför både att uppehållstiderna vid plattformsspåren förlängs samt att fler korsande tågrörelser uppstår, något som ökar kapacitetsutnyttjandet på en hårt belastad driftplats ytterligare. Utöver detta så krävs ledig kapacitet för uppställda fordon på Stockholm C, kapacitet som i första hand ska nyttjas av passerande person- och godståg.

Texten JNB 2024 bilaga 4 D har anpassats med syfte att tydligare beskriva hur Stockholm C ska trafikeras, bland annat har texten om vändande persontåg ändrats. Den nya texten lyder: Vändande persontåg kan använda samtliga spår på genomfartsbangården, förutsatt att inte fler tåglägen tas i anspråk, till exempel genom korsande tågvägar. Vändningar vid plattformsspåren på genomfartsbangården medges således i en större omfattning än tidigare.

Avsnitt 2.3 Malmö

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Max uppehållstid i Hyllie måste avse kommersiell del av uppehållstiden. Om myndighetskrav finns på inre gränskontroll kan inte JF påverka detta.

Trafikverkets kommentar:

Eventuellt krav från annan myndighet gällande extra uppehållstid för t.ex. gränskontroll gäller utöver det som kravställs i Trafikverkets Järnvägsnätbeskrivning. Det finns dock i nuläget inget beslut kring gränskontroll för den period Järnvägsnätbeskrivning 2024 gäller.

Bilaga 5 B Orsakskoder

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

De tidigare orsakskoderna JDE är borttagna.

SJ undrar hur det ska orsaksrapporteras om det uppstår en försening på grund av fel i Jernhusens spåranläggningen?

SJ undrar också hur felaktigt beslut av Trafikledning ska rapporteras?

Trafikverkets kommentar:

Om försening uppstår p g av fel i annan infrastrukturförvaltares anläggning så skall det kodas OUT 03. Felaktigt beslut av Trafikverkets trafikledning kodas DPS 01 (om beslutet/direktivet kommer från operativ ledning används DPS 04). Felaktigt beslut av JFs trafikledning kodas JPS 04.

Bilaga 5 C Schabloner och beräkningsexempel elkostnad

AVSNITT 1.2.1 ALLMÄNT OM DRIVMOTORSTRÖM

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Tabell 2, Förlustpåslag.

Hector Rail fordonstyper BR 141, BR161 samt BR242 kan tas bort.

BR 141 är inte längre i trafik.

BR 242 körs numer endast i trafik i Tyskland.

BR 161 är uppköpt av Grenland Rail (Norge) som döpt om loken till EL 15. Det är inte känt av Hector Rail AB om de avses att framförs även i Sverige.

Trafikverkets kommentar:

Listan över drivfordonen i tabell 2 är generell för trafik på Trafikverkets infrastruktur oavsett ägare.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkter:

Hagalund

Spår 7 på mellanbangården Solna finns inte med.

Spår 19 står fortfarande med som tillgängligt spår i TrV: s regi. Under T21 har det spåret lämnats över till Jernhusen. Är det trots det tillgängligt för uppställning T23? I gengäld ska spår 8 och 9 på lokbangården lämnas till Trafikverket.

Fortfarande har man inte definierat spårangivelserna rätt. Spår 3-22 måste skiljas åt och definieras vilka spår som är Hagalund och vilka som är Solna. Förslagsvis att alla heter So xx

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

Svår att tyda hur många och vilka tågvärmeposter som är kopplade till respektive uppställningsspår.

Cst

Spår 13-16 är med som kapacitetsspår – innebär det att vi kan använda dessa spår för uppställning? Många av spåren på Stockholms C och Norra Bantorget bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt kan användas som uppställningsspår nattetid.

Tm

De nya tågvärmeposterna på spår 26-29 är inte medtagna.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna i bilaga 7A är utdrag ur BIS och beskriver nuläget 2022. Ändringar som kommer att ske under 2023 och 2024 förs in i flik 6 Kommande ändringar. Tyvärr släpar ibland inrapporteringar till BIS och uppgifter om förändringar som genomförts tidigare år har ännu inte kommit in. Vi jobbar på att både få till rätt uppgifter och att presentera dem på ett så tydligt sätt som möjligt.

Uppgifterna om spår 7, 19, och nya spåren a8 och a9 i Hagalund är införda i bilaga 7A för 2024.

Spårangivelser, spårlängder och värmeposter är hämtade ur BIS. Vi ser över detta för att reda ut om något är felaktigt inrapporterat och om vi kan utveckla vårt sätt att presentera det.

I bilaga 7A redovisas spår där Trafikverket säljer kapacitet för uppställning dygnet runt. Spår 13-16 på Stockholms C omfattas av detta. Andra spår kan användas som uppställningsspår om trafikläget så medger. Om det finns flera spår som är möjliga att som uppställningsspår tar vi gärna emot tips om det.

Fyra nya värmeposter kopplas in på spåren 26-29 i Tomtebodan under december 2022. Uppgifter om dessa tas med i avvikelsemeldande för JNB 2023 och 2024 under kommande vår.