

# REDOVISNING

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:  
Telefon:  
Texttelefon: 0243-750 90  
www.trafikverket.se  
registrator@trafikverket.se

Göran Lundin, Ska  
Affärsutveckling

Direkt: 010-123 14 18  
Mobil:

Diariet

## Redovisning av samrådssvar, samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2013

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2013 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Catrine Carlsson  
Chef Kundnära tjänster

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Sändlista

Svenska Tågkompaniet AB  
Näringslivets Transportråd  
Tågakeriet i Bergslagen AB  
Green Cargo AB  
A-Train AB  
AB Storstockholms Lokaltrafik  
CargoNet AB  
Kalmar Läns Trafik AB  
SJ AB  
AB Östgötatrafiken  
Hector Rail AB

Publiceras på  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2013 .....	1
Sändlista .....	2
Allmänna yttranden om JNB 2013 .....	6
Yttrande från Näringslivets Transportråd .....	6
Yttrande från Tågakeriet i Bergslagen AB .....	6
Yttrande från Green Cargo AB .....	6
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	8
Yttrande från CargoNet AB .....	9
Yttrande från AB Östgötatrafiken .....	9
Kapitel 1 – Allmän information .....	10
1.1 – Inledning, yttrande från Green Cargo AB .....	10
Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering .....	11
2.3.1 – Ramavtal, yttrande från Green Cargo AB .....	11
2.3.1 (och 4.4.4) – Ramavtal, yttrande från A-Train AB .....	11
2.3.1 – Ramavtal, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	11
2.4.1.2 - Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning, yttrande från Green Cargo AB .....	12
2.4.2.4 (och bilaga 2.1), yttrande från A-Train AB .....	12
2.7.4 - Krav på ETCS-utrustning, yttrande från Green Cargo AB .....	13
Kapitel 3 – Infrastruktur .....	14
3.2.3.1 – Större förändringar i infrastrukturen, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	14
3.3.3.5 – ETCS, yttrande från SJ AB .....	14
3.4 – Trafikrestriktioner, yttrande från Green Cargo AB .....	15

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet, yttrande från Green Cargo AB.....	15
3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet, yttrande från A-Train AB.....	16
3.9 - Planerad utveckling av infrastrukturen, yttrande från SJ AB .....	16
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet .....	17
Yttrande från CargoNet AB .....	17
Yttrande från AB Östgötatrafiken .....	17
4.2 – Processbeskrivning, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	18
4.2.1 – Banarbeten, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik.....	18
4.2.1.1 – Banarbeten, yttrande från Green Cargo AB.....	19
4.2.1.3 – Trångsektorplan, yttrande från Green Cargo AB.....	19
4.2.3 – Ad hoc-process, yttrande från Green Cargo AB.....	20
4.4.2 - Tvistlösning, yttrande från CargoNet AB.....	21
4.5 – Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	21
4.8.2 – Operativa regler, yttrande från Green Cargo AB.....	22
4.8.4 – Problem som inte kan förutses, yttrande från.....	22
A-Train AB.....	22
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	22
Kapitel 5- Tjänster .....	23
5.3.7.1 – Spårkapacitet för uppställning, yttrande från SJ AB .....	23
5.3.7.2 - Tillträde till spårkapacitet för långtidsuppställning, yttrande från Green Cargo AB.....	23
5.4.4 – Tåg bildningstjänster, yttrande från SJ AB .....	24
5.4.3 och 5.4.6 – Service för tåg resp. andra tilläggstjänster, yttrande från SJ AB.....	24
5.5.2.2 – Utbyte av trafikinformation, yttrande från SJ AB .....	24
Kapitel 6 - Avgifter.....	25
Yttrande från Green Cargo AB .....	25
Yttrande från CargoNet AB .....	25
Yttrande från A-Train AB .....	26
Yttrande från AB Östgötatrafiken .....	27
Yttrande från Hector Rail AB.....	27
6.1.1.1 och 6.3.1.1 Tåglägesavgift, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	29
Kapitel 6.1.1.4 och 6.3.1.4 Passageavgift, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	30
6.1.1.5 - Driftavgift, yttrande från Kalmar Läns Trafik AB .....	31
6.3.1 – Minimipaket av tillträdestjänster, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	31
6.3.1.1 – Tåglägesavgifter, yttrande från Green Cargo AB.....	31
6.3.1.1 – Tåglägesavgifter, yttrande från A-Train AB.....	32
6.3.1.4 – Passageavgift i stockholm, Göteborg och Malmö, yttrande från A- Train AB.....	32
6.3.2.4 – Uppställning, yttrande från Green Cargo AB .....	33
6.3.3.2 – Kapacitet på lastplats, yttrande från Tågakeriet i Bergslagen AB .....	34
6.3.3.2 – Kapacitet på lastplats, yttrande från Green Cargo AB .....	34

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

6.3.4.2 – Tjänster som gäller specialtransporter, yttrande från Green Cargo AB .....	35
6.4 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, yttrande från Green Cargo AB.....	36
6.4 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, yttrande från A-Train AB .	37
6.4 – Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, yttrande från Kalmar Läns Trafik AB.....	39
6.4 och 6.5 – Kvalitetsavgifter respektive avbokningsavgifter, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	40
6.5 – Avbokningsavgift, yttrande från Green Cargo AB .....	41
6.5 – Avbokningsavgift, yttrande från A-Train AB .....	42
6.5 – Avbokningsavgift, yttrande från Hector Rail AB .....	42
Allmänna avtalsvillkor .....	43
Yttrande från SJ AB .....	43
1.4.13 - Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	44
3.2 - Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	44
Bilagor .....	45
Bilaga 3.1 - Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter, yttrande från SJ AB.....	45
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	45
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från Tågakeriet i Bergslagen AB .....	46
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från Green Cargo AB .....	46
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från A-Train AB .....	48
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	49
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från CargoNet AB .....	50
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från Kalmar Läns Trafik AB .....	51
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från SJ AB .....	51
Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten, yttrande från Hector Rail AB .....	54
Bilaga 3.3 - Bevakning av driftplatser, yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	54
Bilaga 3.3 - Bevakning av driftplatser, yttrande från Green Cargo AB .....	54
Bilaga 3.3 - Bevakning av driftplatser, yttrande från Kalmar Läns Trafik AB .	55
Bilaga 3.4 – Banstandarddata, yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	55
Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - yttrande från Svenska Tågkompaniet AB...	55
Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - yttrande från Green Cargo AB.....	56
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier, yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik .....	58
Bilaga 4.3 – Trafikkalender 2013, yttrande från Green Cargo AB .....	61
Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar, yttrande från Green Cargo AB.....	61
Bilaga 4.4, kap 3 Trångsektorsplaner, yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik .....	61
Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar, yttrande från CargoNet AB .....	62
Bilaga 4.4 – Kapacitetsförutsättningar, yttrande från SJ AB.....	63

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Bilaga 5.1 – Trafikinformation, yttrande från SJ AB .....	65
Bilaga 6 - Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	65
Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter, yttrande från AB Östgötatrafiken .....	66
Planerade större banarbeten PSB 2013 .....	67

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Allmänna yttranden om JNB 2013

### YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Näringslivets Transportråd instämmer i huvudsak med det remissvar som kommer att lämnas från Green Cargo AB över JNB 2013.

*Trafikverkets kommentar:  
Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

### YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB

Förslaget till Järnvägsnätsbeskrivning 2013 är omfattande och långtgående. Tågab, som är en liten tågoperatör, har inte resurser att penetrera förslaget på djupet. Vi begränsar oss därför till att ifrågasätta några detaljer, som dock kan få stora konsekvenser för oss. I övrigt hänvisar vi till ev. samrådssvar från Branschföreningen Tågoperatörerna och Green Cargo, som vi har stort förtroende för och vars synpunkter vi generellt delar.

*Trafikverkets kommentar:  
Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

#### **Tjänster och banavgifter**

Green Cargo är fortsatt bekymrade över de kontinuerliga banavgiftshöjningarna som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan så även till 2013. Vi anser att Trafikverket lyhördhet för marknadens kritik kunde vara bättre. I skrivande stund vet vi att Cargonet kommer att radikalt minska sin närvaro i Sverige, bland annat hänvisar Cargonet till höjda banavgifter. Vi har nu alltså uppnått en avgiftsnivå där järnvägslagens 7 Kapitel 4 § måste börja beaktas.

”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.”

Exempel på avgifter som riskerar att hindra marknadssegment tillträde till infrastrukturen är dels de för Specialtransporter, dels för Lastplatser. Det finns fler exempel.

Inför 2013 aviseras även nya tjänster. Vi vill här understryka Trafikverkets oförmåga att fakturera korrekt för dagens tjänster. Innan nya tjänster skapas borde faktureringen vara säkerställd. Green Cargo har tidigare ställt sig tveksamma till hur Trafikverket (och vi själva) kommer att klara den ökade administrationen som

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

många av de nya tjänsterna/avgifterna har medfört, i många fall kan även nyttan eller den styrande effekten ifrågasättas.

När det handlar om tjänster, krav så kan det vara nyttigt för Trafikverket att bedöma rimligheten (administration, systemstöd) i era egna krav och fundera på hur er process för att skapa alla dessa krav ser ut. Är det så att krav tas fram, förankras med berörd verksamhet och sedan beslutas av ledning eller tas förslag bara fram och "kastas ut" i JNB?

Green Cargo har även funderingar på hur Trafikverket säkerställer konkurrensneutralitet med avseende på hur ni hanterar olika järnvägsföretag. Här kan det handla om vilka som har fakturerats och betalt s.k. straffavgifter men också hur vidarefakturering har skett i de fall som Green Cargo har kunnat visa att de har fått bära andra JF banavgifter.

### **Reflektion över Trafikverket kapacitetstilldelningsprocess i praktiken**

Trafikverkets tidsplan för kapacitetsfördelningsprocessen innehåller bestämda datum och klockslag för när ansökan ska vara inlämnad, förslag till tågplan publiceras, synpunkter på förslaget skall vara inlämnade, tid för samordning, tvistlösning o.s.v. Om ett järnvägsföretag missar en tidsgräns resulterar det i nedprioritering av berörda tåg om fler ansökt om samma kapacitet. Tyvärr finns inget skydd för järnvägsföretagen om förhållandet är det motsatta, det vill säga om Trafikverket inte klarar att hålla sina egna tidsgränser och lämnar tåg okonstruerade i "Förslag till tågplan".

I T12 process var ett stort antal tåg okonstruerade i förslaget. När de till slut konstruerades skedde det på något som närmast liknade restkapacitet eftersom tåg som var konstruerade i förslaget inte ändrades, i vart fall inte om de tillhörde ett annat järnvägsföretag. När det gällde dessa okonstruerade tåg hade JF inget förslag att ta ställning till, inga relevanta synpunkter att lämna, de kunde inte samordnas och i vissa fall passerades sista dag för anmälan till tvistlösning innan en körbar tidtabell presenterades.

Det här är naturligtvis illa nog som beskrivits ovan, men i verkligheten är det värre än så. I och med att övervägande delen okonstruerade tåg är godståg så diskriminerar Trafikverket godstrafik till förmån för persontrafik. Diskrimineringen sker på två sätt. Dels som redan beskrivits, dels i de fall persontåg och godståg ligger oreglerade mot varandra i förslaget. I dessa fall är det så gott som undantagslöst godståget som ändras efter att förslaget gått ut och i regel utan att JF tillfrågas eller ens upplyses.

Green Cargo kräver att Trafikverket håller sina egna tidsgränser. Kapacitetsfördelningen ska ske konkurrensneutralt även mellan olika tågslag. Samtliga tåg ska vara konstruerade i förslaget, undantag ska redovisas i klartext. Andra JF måste acceptera att deras tåg ändras efter förslaget för att tidigare okonstruerade tåg ska få en rättvis behandling i fördelningsprocessen.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-2021). Vi har även följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivå för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inklusive hänsyn till inflation (prisnivå).*

*Trafikverket ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år. Ökat behov av utveckling av avgiftssystemet ska givetvis balanseras mot en rimlig administration. Tidigare utgjorde järnvägsföretagens egna självdeklarationer underlag för Trafikverkets fakturering. På en mycket kort tid har vi infört ett koncept för fakturering under 2011. Faktureringen har inte fungerat helt problemfritt men detta koncept kommer successivt att trimmas för att uppnå en hög kvalitet i faktureringsprocessen och en effektiv administration.*

*Analysen av samrådsförslaget för 2013 har redovisats i den förkortade underlagsrapporten (2011/71208). Där det visas att de totala avgifterna avseende marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter för godstrafiken är lägre under 2013 än skattade marginalkostnader. I och med detta kan slutsatsen dras att de särskilda avgifterna inte innebär att något marknadssegment inom godstrafik, som kan betala åtminstone marginalkostnaden, hindras från att använda infrastrukturen på ett sätt som anges i 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).*

*Trafikverket ska, liksom sökande, följa den i JNB beskrivna processen med innehållande tidplan. Vi menar att inga avsteg har gjorts mot tidplanen, förslaget och fastställelsen levererades och beslutades helt enligt tidplan.*

*Att ett antal tåg i förslaget och även därefter inte var fullt ut konflikthanterade var olyckligt. Lärdomen vi drar är att begränsa antalet varianter på tåglägen under processen och istället hänskjuta delar av tilldelningen till ad hoc-processen.*

*Green Cargo AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

## **YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Stockholmståg KB (Ståg) översänder här ett gemensamt svar på samrådet av Järnvägsnätsbeskrivning 2013.

Inledningsvis vill vi påpeka behovet av att SL och Stockholmståg kan ha en fortgående strategisk dialog med Trafikverket gällande planerade banarbeten som påverkar pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet. Särskilt viktigt är det att ta hänsyn till kollektivtrafiksystemet som helhet. Avstängningar av pendeltågstrafiken måste samordnas med arbeten i vägsystemet eftersom resenärerna då oftast hänvisas till busslösningar där framkomligheten är av avgörande betydelse.



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **Kontaktpersoner**

Vidare kontakter angående Järnvägsnätsbeskrivning 2013 sker med;

Daniel Jäderland, 08 – 686 15 77  
[daniel.jaderland@sl.se](mailto:daniel.jaderland@sl.se)

Bengt-Erik Törnström, Stockholmståg, 08 – 562 242 04  
[bengt-erik.tornstrom@stockholmstagg.se](mailto:bengt-erik.tornstrom@stockholmstagg.se)

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi delar er uppfattning om att strategiska dialoger behövs och vi vill utveckla denna för att till exempel även omfatta vägsystemet.*

### **YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Efter att ha lyssnat på både JNB samt PSB dragningen för 2013 kan man konstatera att banarbeten inte minskar på järnvägsnätet men att tågplaner anpassade PSB nu är kring 24 och det är bra. Bra är också de dragningar ni utför både när det gäller JNB och PSB som vi ser som en "kick off" för arbetet med en ny tågplan T13.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi kommer fortsätta att jobba på samma sätt, det vill säga att ha föredragningar gällande PSB även i fortsättningen.*

### **YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN**

Södra stambanans prioritering både som person- och godstågsbana kan medföra olägenheter för Östgötatrafikens pendeltågstrafik. Tåg och bussystemet inom Östergötland utgör ett integrerat kollektivtrafiksystem. Förutom de regionala pendeltågen ingår i trafiksystemet även expressbusstrafik mellan vissa större kommuncentra, både inom och utanför länet, landsbygdstrafik med buss och spårvagn samt länsjärnvägstrafik med Kustpilen.

I det integrerade trafiksystemet utgör pendeltågen stommen till vilken övrig trafik har anpassats. Till exempel är stadstrafiken i både Norrköping och Linköping anpassade till pendeltågens ankomst och avgångstider, allt i syfte att skapa attraktiva och väl fungerande resmöjligheter och därigenom skapa förutsättningar för en integrerad arbets- och studiemarknad i stora delar av länet.

Förutom de mellan de olika trafikslagen anpassade, "styva", tidtabellerna med hög turtäthet, kännetecknas Östgöta Trafikens trafiksystem av att stor omsorg lagts ner på utformningen av fordon och bytespunkter. Det integrerade systemets korta omstigningstider innebär att byten mellan de olika trafikslagen måste kunna ske extremt smidigt. Likaså ställer det integrerade systemet mycket höga krav på

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

punktlighet och regularitet för de olika trafikslagen. I Trafikverkets tågplanearbete borde därför dessa associationer kunna anges på ett lämpligt sätt.

För Östgötatrafiken är det angeläget att pendeltågstrafiken kan prioriteras under hela vårt trafikdygn, även kvällar och helger. Möjligheterna att behålla ett trafikupplägg över längre tid än en tidtabellsperiod måste fortsättningsvis kunna säkerställas på ett bra sätt.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi känner till fördelarna med att ha taktfasta (styva) tidtabeller och eftersträvar i möjligaste mån att tillgodose detta önskemål. Avsteg från de taktfasta tidtabellerna kan göras om konflikt föreligger med tåg som värderas högre samhällsekonomiskt.*

*Generellt gäller att alla sökande i ansökan om tågläge kan ange de tidsgränser som gäller för alla trafikutbyten (uppehåll). Förutom önskad avgångstid kan även tidigaste acceptabla avgångstid och omvänt, att önskad ankomsttid kan kompletteras med senaste acceptabla ankomsttid. Om det t.ex. finns anslutande busstrafik som enligt tidtabell ankommer och avgår på vissa tider kan dessa tidsgränser (med tidsmarginaler för bytet) anges i ansökan.*

*Vi kommer i vanlig ordning att erbjuda tåglägen inom de tidsgränser som anges. Om detta inte låter sig göras utan att konflikt uppstår med andra ansökta tåglägen hanteras detta enligt gällande processregler genom samordning, tvistförfarande och prioritering enligt gällande kriterier.*

## **Kapitel 1 – Allmän information**

### **1.1 – INLEDNING, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Fjärde stycket sista meningen. Här skriver ni *Banverkets styrande dokument gäller fortfarande till dess att de har inarbetats i Trafikverket*. Vi vill då återigen upplysa om att Trafikverket lika lite som Banverket har någon föreskriftsrätt över Green Cargo. De eventuella styrande dokument, eller delar av, som vi binder oss till hanteras som brukligt inom ramen för TRAV.

*Trafikverkets kommentar:*

*Med Banverkets styrande dokument avses de föreskrifter beträffande säkerhet som ingår i de Allmänna avtalsvillkoren vilka gäller vid tecknande av TRAV.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

### 2.3.1 – RAMAVTAL, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Vi noterar Er skrivning:

*Ramavtal kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.*

Och att Trafikverket fortsatt följer lagstiftningen och inte aviserar avvikelser därifrån, vår tolkning är att just avvikelser mot gällande lagstiftning och EU-direktiv är aviserade inom ramen för kapacitetsutredningen. Glädjande då att JNB följer lagens intentioner.

*Trafikverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

### 2.3.1 (OCH 4.4.4) – RAMAVTAL, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Särskilda (ram)avtal vilket fastställer trafikvillkor även på detaljerad nivå kan förekomma mellan järnvägsföretag och annan part än Trafikverket.

*Trafikverkets kommentar:*

*Ramavtal avser de avtal som Trafikverket kan anses teckna enligt Järnvägslagen 2004:519.*

### 2.3.1 – RAMAVTAL, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

SL har ramavtal med staten. Även om dessa avtal delvis tillkom innan begreppet "ramavtal" var myntat så gäller de fortfarande. Dessa avtal är alltså bindande för Trafikverket. Vi anser att de ska arbetas in i JNB 2013 och därmed bli en förutsättning för kapacitetsfördelningen. Alternativet är att ramavtalens innehåll ges högsta prioritet i prioriteringskriterierna.

För SL:s del gäller i detta sammanhang den del av Strängöverenskommelsen som behandlar kapacitet och prioritet. Avtalet reglerar den minsta nivån avseende vilken kapacitet och prioritet pendeltågen ska erhålla.

*Trafikverkets kommentar:*

*Ramavtal avser de avtal som Trafikverket kan anses teckna enligt Järnvägslagen 2004:519.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### **2.4.1.2 - INFORMATION FRÅN JÄRNVÄGSFÖRETAGET TILL TRAFIKVERKET UNDER TRAFIKUTÖVNING, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Här ställer Trafikverket upp ett långtgående åtagande på att vi skall meddela alla avvikelser på 3 minuter eller mer i samband med nyttjande av tilldelade tjänster. Vidare skall en prognos lämnas om och när avvikelsen kan åtgärdas.

Först och främst noterar vi att Trafikverket inte gör något motsvarande åtagande. Ömsesidighet saknas därmed precis som vanligt.

Dessa åtaganden skall ingå i TRAV för att ha någon giltighet. När det handlar om själva tågläget kan Green Cargo vara beredda att diskutera avvikelshanteringen förutsatt att det blir ett ömsesidigt åtagande. När det handlar om tjänster så kan det vara nyttigt för Trafikverket att bedöma rimligheten (administration, systemstöd mm) i era egna krav och fundera hur er process för att skapa alla dessa krav ser ut. Är det så att krav tas fram, förankras med berörd verksamhet och sedan beslutas av ledning eller tas bara förslag fram och "kastas ut" i JNB?

Green Cargo noterar liknande problem med framtagande av avgifter.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vårt åtagande avseende störningar och prognoser finns bl.a. reglerat i Allmänna avtalsvillkoren punkt 1.5:*

*"Vid störning ska Trafikverket omedelbart informera Trafikverkets avtalspart om deras tåg påverkas och lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpt. Störningen ska avhjälpas så snart som möjligt". Därav bedömer Trafikverket att ömsesidighet råder avseende kravet på störningsinformation och prognoser.*

*Avseende utvecklingen av befintliga tjänster och avgifter finns en handlingsplan och en rådande samrådsprocess som vi följer och har som mål att förbättra inför kommande produktion av Järnvägsnätsbeskrivningen. Viktiga parametrar är genomförbarheten samt tillhörande konsekvenser för berörda parter.*

#### **2.4.2.4 (OCH BILAGA 2.1), YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Järnvägsföretagen skall svara för inlämnande av uppgifter om tågs avgång enligt bilaga 2.1- Trafikverket tillhandahåller ett datasystem, som det tyvärr visat sig, inte vara anpassat för ändamålet. Bland annat kan följande brister påtalas;

- Bristfällig access till systemet beroende på omständigheter som för oss som järnvägsföretag är något oklara.
- Systemet är inte anpassat till tågtrafik i tättrafikerade områden. Hög avgångsfrekvens innebär svårigheter att rapportera tåg löpande.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

- Ad-hoc tjänstetåg administreras och beviljas av TrV oftast minuter innan avgång. Det gör att järnvägsföretaget inte hinner rapportera tåget innan avgång.
- Det saknas påminnelse samt bekräftelse för administratörer i systemet vilket gör att det råder stor osäkerhet om vad som är rapporterat. Detta medför också att det är mycket svårt att göra uppföljning och analys av det som inrapporterats.

Trafikverket bör omgående finna lösningar på de problem som uppstått i samband med användande av detta datasystem, särskilt som det är kopplat till en straffavgift. Vi vänder oss inte mot avgiften som sådan men vi vill se ett stabilare datasystem som är anpassat till användningsområdet. A-Train förväntar sig att Trafikverket rättar till detta redan i innevarande tågplan vilket skulle göra denna synpunkt överflödigt.

*Trafikverkets kommentar:*

*Under året har vi arbetat med att förbättra tillgängligheten för att klara av det ökade behovet av rapportering. När rapporteringen är gjord är det möjligt att få en kvittens (förutsatt att JF installerat denna funktion) som bekräftar att rapporten är sparad. Via systemet Kling kan respektive JF se detaljerad information om sina tåg vilket underlättar både uppföljning och analys.*

#### **2.7.4 - KRAV PÅ ETCS-UTRUSTNING, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Här skriver ni att för att ansöka om tågläge på sträckor som är utrustade med ERTMS krävs ETCS-utrustning. Detta känns tveksamt, för att få tåglägen tilldelade kan detta kanske vara ok men knappast för ansökan. För att det kravet skulle vara uppföljningsbart/tillämpbart måste Trafikverket upprätta någon form av kontroll på av alla tillgängliga resurser och alla dess egenskaper (vagnar, lok, personalkategorier). Exempelvis, finns det nog många motorvagnar för att ansöka om upplägg X? Har JF Y tillräckligt många växlare på station Z för att kunna få ansöka om ett tågläge mellan A och Z?

Sedan kanske ni inte skall glömma bort de svårigheter ni själva har att följa era planer för införandet av ERTMS. Det i sin tur försvårar betänkligt möjligheterna för JF att planera sitt eget behov av ETCS-utrustade fordon.

Läs våra synpunkter under 2.4.1.2. Även i detta fall funderar vi på processen för hur Trafikverket skapar sina krav?

*Trafikverkets kommentar:*

*Det är rimligt att kravet på utrustade fordon gäller från trafikstart enligt tilldelningsbeslut och TRAV.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Kapitel 3 – Infrastruktur

### 3.2.3.1 – STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I INFRASTRUKTUREN, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Förlängningen av dubbelspåret till Tungelsta ska ha planerad trafikstart i december 2013 enligt remissen. Enligt projektet sker inkopplingen av dubbelspåret i november 2012 och ska enligt dem vara klart för trafik till T13. SL har, via sin ägare Stockholms Läns Landsting, varit med och förskottat medel till utbyggnaderna på Nynäsbanan och vi förutsätter att kapaciteten ställs till förfogande så snart som möjligt, dvs. vid starten av T13.

Trafikstarten för Södertälje centrum – Södertälje hamn anges till augusti 2013, vilket snarare är projektslut. Det behöver förtydligas när sträckan Södertälje hamn – Södertälje centrum åter tas i bruk och när full kapacitet kan nås (enkelspåret mellan Södertälje hamn och Östertälje upphör).

*Trafikverkets kommentar:  
Tidplanerna är avstämde med projekten och datum uppdaterade i JNB 2013.*

### 3.3.3.5 – ETCS, YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tillgång till Specific Transmission Module (STM) har helt avgörande betydelse för möjligheten att bedriva trafik på både ATC- och ERTMS-utrustade banor. I dagsläget finns inte en officiell och godkänd STM tillgänglig i Sverige men utvecklingsarbete pågår. SJ önskar att information, eller referens till information, om när och på vilka villkor svensk STM kommer att finnas tillgänglig.

I dag finns betydande interoperabilitet för persontrafik mellan Sverige och Danmark samt Sverige och Norge. Om inte dansk respektive norsk STM finns tillgänglig för installation på fordon i gränsöverskridande trafik kommer nuvarande interoperabilitet att upphöra, vilket även får påverkan på trafiken i Sverige. Det är därför önskvärt att Trafikverket i detta stycke redogör för Trafikverkets samordning med Danmark och Norge avseende ERTMS-införande.

*Trafikverkets kommentar:  
Trafikverket utvecklar både STM och ERTMS ombord genom samarbete med leverantörerna Bombardier och Ansaldo. Det finns gällande ramavtal för produkter och installation av STM med Ansaldo och för ERTMS med Bombardier. I ramavtalen regleras priser och övriga leveransvillkor. Om en fordonsägare vill köpa ett komplett ombordsystem med både STM och ERTMS från samma leverantör kan både Ansaldo och Bombardier erbjuda detta som komplement till gällande ramavtal med Trafikverket. En godkänd nationell STM finns framme i januari 2012 och ERTMS-systemet (EOS) från Bombardier förväntas bli godkänt i april 2012.*

*De ombordsystem som utvecklats för Sverige genom Trafikverkets ramavtal kan också användas i Norge efter att Norska Jernbanetillsynet har godkänt dessa. Ett*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*godkännande för trafik i Norge beräknas vara klart under 2012.*

*Dansk STM utvecklad av Siemens i Danmark finns framme som prototyp under första halvåret 2012. Trafikverket avser att integrera dansk STM som en del av ramavtalet med Bombardier. Målsättningen är att ett komplett ombordsystem för Sverige, Norge och Danmark ska vara färdigutvecklat under 2013 för att kunna installeras på fordon i början av 2014. BaneDanmark har en motsvarande plan för utveckling av ett eget ombordsystem inom det danska signalprogrammet.*

### **3.4 – TRAFIKRESTRIKTIONER, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Som vi tidigare påpekat ska inte Statens spåranläggningar belastas av regionala restriktioner som verkar diskriminerande för viss typ av trafik. Restriktioner ska endast motiveras av tekniska begränsningar. I den mån det finns avtal med kommuner eller andra som diskriminerar viss trafik så ska dessa omförhandlas.

Man kan också undra över ert argument att en tunnel som inte är anpassad för dieseltrafik gör att den inte är lämplig för godstrafik (Malmö, Citytunneln). Trafikverket får uppfinna ett bättre argument som inte är fullt lika ihåligt som dieseltrafik. Vi är säkra på att ni fortsatt avser att hindra godstrafik i Citytunneln, vi pratar ju trots allt om Skåne nu, så vi ser med spänning fram emot ett bättre argument.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi är medvetna om problematiken med dessa "regionala" avtal som finns beträffande vissa järnvägssträckor. Avtal som slutits kan inte rivas upp hur som helst. Trafikverket har, som utlovats, påbörjat en juridisk utredning kring dessa avtal och bland annat kring trafikrestriktionerna på Kontinentalbanan. Beträffande Kontinentalbanan pågår för närvarande ett rättsligt förfarande. Frågorna är alltså under prövning och vi får återkomma när vi får svar.*

### **3.5 – INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

De kriterier som enligt Trafikverket ska vara uppfyllda för att ett jobb ska kunna betraktas som ett PSB ger många träffar på de banarbeten som ska utföras. Eftersom Trafikverket bara klarar av att anpassa ett begränsat antal PSB i kapacitetsfördelningen så krävs det en hård sällning av alla önskemål om PSB som kommer in från olika regioner i landet. Ett banarbete ska med andra ord inte vara ett PSB bara av den anledningen att det uppfyller kriterierna.

Det är fundamentalt att Trafikverket klarar av att hantera PSB inom de tidsramar som kapacitetsfördelningsprocessen anger, i annat fall försvinner grunden för att ha PSB överhuvudtaget. 5 (14)



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Green Cargo har vid upprepade tillfällen påpekat att antalet PSB inte får vara fler än att Trafikverkets tidtabellskonstruktörer klarar av att hantera dem i ordinarie kapacitetsfördelningsprocess. I JNB 2012 fanns 69 st PSB vilket mycket riktigt visade sig vara alldeles för många och till stor nackdel för tidtabellsprocessen. Trafikverkets tidsplan för kapacitetstilldelning 2012 föll i och med att ett stort antal godståg inte var konstruerade i det som skulle ha varit "Förslag till tågplan 2012". En anledning till detta var det stora antalet PSB. Som exempel kan nämnas Kopparpendeln mellan Skellefteå och Helsingborg som är konstruerad i 24 st varianter till följd av 39 st PSB-anpassningar. Detta upplägg var inte konstruerat förrän sista dagarna innan processen stängde, utan möjlighet för JF att ha synpunkter och med mycket dåligt resultat som följd.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi inser problematiken med för många PSB i tågplanen och har därför minskat antalet PSB för att möta branschens önskemål.*

### **3.5 – INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Antalet PSB:n har minskat i T13 jämfört med T12 vilket vi generellt tycker är positivt. Det är dock rimligt att tro att den totala volymen av banarbeten i T13 inte kommer att vara mindre än i T12 vilket innebär att större delen av banarbetsplaneringen hamnar i ett senare skede. Konsekvenserna detta får bör bevakas noggrant i processen och A-Train räknar med att Trafikverket följer upp, utvärderar, samt presenterar resultatet av denna förändring för de inblandade parterna.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi kommer att följa upp vilken inverkan denna förändring har på processen och redovisa detta. Denna utvärdering kommer att vara underlag inför planering av kommande tågplaner.*

### **3.9 - PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

I avsnitt 3.9 anges ERTMS-utbyggnad i större investeringsprojekt 2012 - 2014, däribland Citytunneln i Malmö. Ledtiden för kvalitetssäkrad ombyggnad av en större fordonsgrupp till ETCS/STM-utförande är ca 3 – 3,5 år. Det är därför av största vikt att Trafikverket ger besked om när ERTMS kommer att trafiksättas på respektive banavsnitt. Frågan har stor synnerligen stor betydelse för trafikeringen, inte minst driftsäkerhet, och har även betydande ekonomisk påverkan.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi arbetar med ett utredningsuppdrag till regeringen. Utredningen utgör ett nytt beslutsunderlag för en revidering av gällande införandeplan. Vi hänvisar till denna utredning för mer information. Utredningen redovisas för regeringen i december 2011.*



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

### YTTRANDE FRÅN CARGONET AB

#### **Ny e-tjänst för ansökan till tågplan 2013...**

Information kring detta skall ske genom utbildning att sändas till de berörda som skall utföra tågbeställningarna 2013.

Förslagsvis skall utbildning ligga nära så man får hjälp samtidigt med beställning Det står att förenkla för JF och så skall det vara.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi kommer att inbjuda till 4 informationsmöten med utbildning och även möjlighet för respektive järnvägsföretag att få hjälp med att starta upp egen ansökan. Dessa tillfällen sker i Sundbyberg 1 och 2 februari, uppdelat på förmiddag och eftermiddag. Särskild inbjudan sänds ut i början av december.*

### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

#### **Kap 4: Tilldelning av kapacitet/tåglägen**

Östgötatrafiken ser efter tilldelning T12 ett behov hos Trafikverket av att på ett bättre sätt kvalitetssäkra hanteringen i delar av tilldelningsprocessen. Som grund för denna uppfattning föreligger det faktum att Östgötapendelns trafikupplägg vid tidpunkten för T12:s fastställelse den 16:e september 2011, enkom tilldelats några få (3 st) genomgående tåglägen Tranås – Nässjö/omvänt L, S. Denna tilldelning omöjliggör ett relevant produktionsupplägg /omloppsläggning i bl.a. fordonshänseende. ÖstgötaTrafikens beställning för Östgötapendeln T12, beaktades ej heller vid fastställandet, i hänsyn gällande kontaktledningsprojektets (obj. 74578) sommaruppehåll v. 1222-1238. TRV hänvisar här till att man pga resursbrist ej kunnat hantera ovan nämnda inom ramen för tilldelningsprocessen fram till fastställelse. Istället hänvisas till efterföljande Ad-Hoc process, vilket försenar THM/JF:s tidsplanerade processer. Då tågnummer i fastställd tågplan ej kan nyttjas ånyo i Ad-Hoc processer innebär detta en mängd avvikande tekniska dito tilldelade i Ad-Hoc som i sin tur komplicerar hanteringen mellan TRV/THM/JF i drift, ekonomisystem mm.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*I tågplan 2012 var antalet PSB stort, vilket påverkade konstruktionsarbetet med tågplanen. I tågplan 2013 har antalet PSB minskats vilket bör ge bättre förutsättningar både för Järnvägsföretag som för Trafikverket att kunna hantera dessa.*

#### **Kap.4 samt bilaga 4.2: Prioriteringskriterier:**

ÖstgötaTrafiken ser ett behov utav bättre dialog med Trafikverket avseende ÖstgötaTrafikens tågtrafikupplägg och dess betydelse som stomme för våra kunder i denna och dito i övriga buss och spårvägstrafiken i länet. Vi efterlyser även insyn i / återkoppling av Trafikverkets räknemodell om olika tågslags samhällsnytta i tilldelningsprocessen.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi ser positivt på utökad dialog om den kan bidra till ökad förståelse för sökandes önskemål vid ansökan om kapacitet. Det är fördelaktigt om vi har ett informationsutbyte om hur samspelet sker med den modell som används i gällande prioriteringskriterier.*

**Kap.4: Tilldelning av uppställningskapacitet:**

Östgotatrafiken konstaterar att Ad-hoc processen beskriven i föregående stycke inom Trafikverket påverkar den tillhörande tilldelningen av T12:s uppställningskapacitet (Östgotapendeln) på ett icke positivt sätt. Hanteringen i tidshänseende kort före trafikstart är olycklig då det kan innebära att vissa tilldelade tåglägen ev. måste rivas upp/förändras, tjänstetåg tillkomma i enlighet med det slutliga uppställningsutbudet. ÖstgotaTrafiken vill se en process där tilldelning tåglägen och uppställningskapacitet går ännu mer "hand i hand" under processen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tilldelning i ad hoc-processen sker på restkapacitet varför risk finns att ansökan som hanteras där inte kan tillgodoses. Beslut om tilldelat tågläge görs först efter det att kapaciteten har säkrats, inte bara för tågläget, utan även för uppställning och andra eventuellt sökta tjänster. Trafikverket startar inom kort ett utvecklingsprojekt för att ta fram ett IT-stöd för tilldelning av tjänster som ska förenkla processen.*

## **4.2 – PROCESSBESKRIVNING, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKAKLTRAFIK**

Datumet för publicerande av förslag till Tågplan 2013 ligger för sent in på sommaren och borde tidigareläggas med minst en vecka. Enligt förslaget ligger det nu knappt fem veckors remisstid mitt under semesterperioden.

*Trafikverkets kommentar:*

*Datum för de officiella tidpunkterna i tågplanprocessen styrs av RNE och är dessutom avstämnda med Norge och Danmark.*

### **4.2.1 – BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKAKLTRAFIK**

Antalet resande på pendeltågen i Stockholmsområdet uppgår till nästan 300 000 en vanlig vardag. Avstängningar i pendeltågstrafiken som berör vanliga vardagar under rusningstid kan SL och Stockholmståg därför inte acceptera, såvida det inte handlar om pendeltågsnätets perifera delar (ex.vis Västerhaninge – Nynäshamn). Exempelvis den avstängning som skedde under oktober 2011 på Bålstalinjen berörde runt 70 000 resenärer per vardag som ska hänvisas till ersättningsbussar och tunnelbanan. Avstängningar måste därmed förläggas under veckoslut/storhelger, och i den mån de är längre under högsommaren.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

De flesta av de planerade större banarbetena (PSB) i Stockholmsområdet är korta (några dagar). Vi avser, liksom tidigare år, att i samråd med konstruktörerna på Trafikverket bestämma vilka banarbeten vi anpassar ansökan till och vilka vi inte gör det. Det är inte rimligt att göra varianter på samtliga tåg för att tågtrafiken är avstängd någon enstaka helg. Förändringarna hanteras sedan i korttidsplaneringen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi instämmer helt i denna kommentar och kommer att stämma av detta före ansökan till tågplanen.*

#### **4.2.1.1 – BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

*”...denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen.....samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listats i järnvägsnätsbeskrivningens bilaga 3.2.....”*

I och med att Trafikverket ställer ovanstående krav på Järnvägsföretagen så är det inte mer än rimligt att Trafikverket ställer kravet på sig självt att hantera PSB-anpassningarna inom tidsramarna för tilldelningsprocessen. Förslag till tågplan T12 var så ofullständigt att Trafikverket inte ens vågade öppet redovisa mängden av tåg som var okonstruerade. PSB var en del av orsaken till denna situation.

Tanken med PSB var från början att systemet skulle vara fördelaktigt för samtliga järnvägens aktörer. Det vi hittills sett är att Trafikverket missbrukat PSB och ställt så höga krav på järnvägsföretagen att det självt inte klarat av att hantera inkomna ansökningar i tilldelningsprocessen.

I fortsättningen vill vi se att Trafikverket anpassar PSB till sin kapacitet vad gäller tilldelning och levererar ett förslag till tågplan som är värt namnet. Att presentera fler PSB än vad Trafikverket klarar av att hantera är kontraproduktivt och ett slöseri med samhällets resurser.

*Trafikverkets kommentar:*

*Antalet PSB har i JNB 2013 drastiskt minskats från tidigare tågplaner.*

#### **4.2.1.3 – TRÅNGSEKTORPLAN, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo tror att trångsektorplaner kan vara ett bra stöd i planeringen men vi vill samtidigt uppmärksamma Trafikverket på att dessa inte får utgöra en grund i prioriteringsfrågor, istället är det som bekant varje tågläges samhällsekonomiska bärkraft som är honnörordet enligt lagstiftningen.

Fel använda riskerar trångsektorplaner att omöjliggöra en fortsatt expansion av godstrafiken i de expansiva storstadsområdena. En stor del av den framtida trafikökningen måste ske på dagtid eftersom det då finns lediga resurser i form av

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

lok och lokförare utan att behöva investera i nya lok och nyanställa nya lokförare.

Trångsektorplanen kan förfinas ytterligare genom olika åtgärder som t.ex. skipstop, harmonisering av medelhastigheten. I en trångsektor kan rimligen ingen aktör få alla sina behov tillfredsställda, Ex.vis kan inte pendeltågen alltid räkna med styva tidtabeller eller X2000/snabbtåg alltid få full linjehastighet. Godstrafiken kan i vissa tidsavsnitt inte köra tåg med särskilda villkor.

När det gäller trångsektorplan Göteborg anser vi att det finns plats för ytterligare ett godståg från Sävenäs mot Alingsås. Detta körs omedelbart efter snabbtåget men före pendeln från Sävedalen. Godstågen har betydligt högre genomsnittshastighet än pendeltågen framförallt på sträckan Sävedalen-Lerum vilket inte ger någon påverkan på pendeln samtidigt som godståget kan framföras utan ständiga inbromsningar och pådrag som ger betydande energiökning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trångsektorsplanernas syfte är att utnyttja kapaciteten mer effektivt. Det är korrekt att trångsektorsplanerna utgör ett stöd i planeringen och att dessa inte får användas som grund för prioritering. Trots att det inte anges ordagrant i Järnvägsnätsbeskrivningen sker i praktiken ingen sådan prioritering.*

*Trångsektorsplanerna är ett stöd för planeringen och är inte att betrakta som förutbestämda. Trafikverket utreder frågan om administrativa styrmedel för tilldelning av tåglägen inom ramen för kapacitetsutredningen. Trångsektorsplanerna framtida roll ingår i den utredningen.*

*Trångsektorsplaner är en lösning för områden med överbelastad infrastruktur. Planerna är samhällsekonomiska helhetslösningar som ska vara robusta mot störningar.*

*Trafikverkets uppfattning är att antalet tåglägeskanaler per timme och riktning Göteborg – Alingsås är 10 st varav 2 st godståg. Vi avser ej att ändra text i Järnvägsnätsbeskrivning 2013 om tåglägeskanaler och trafikering Göteborg - Alingsås.*

*Trafikverket delar Green Cargos syn att Trångsektorsplanerna behöver utvecklas vidare.*

#### **4.2.3 – AD HOC-PROCESS, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Efterlevnaden av Trafikverkets regel om svar inom fem arbetsdagar efterlevs inte i tillräcklig omfattning, här föreslår vi att ni börjar mäta utfallet.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi mäter sedan januari 2008 utfallet i ad hoc-processen löpande.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### 4.4.2 - TVISTLÖSNING, YTTRANDE FRÅN CARGONET AB

Om en intressekonflikt inte ser ut att få sin lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning vid en given tidpunkt, se figur 4.1. **Denne skal innleveres skriftlig.** När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras. Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande föreslå andra lösningar av intressekonflikten. Efter begärd tvistlösning kallar Trafikverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Trafikverket redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta. Detta processteg hanteras enbart om någon av de sökande begärt tvistlösning. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

CN mener det bør tilføyes at ved en begäran om tvistlösning så må denne innleveres skriftlig. Dette for å tydeliggjøre hvordan en tvist er innlevert.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi delar Cargo Nets syn att tvistlösning ska begäras skriftligt. Det ger ökad tydlighet i processen. Texten ändras i enlighet med Cargo Nets förslag. Trafikverket kräver redan idag att få begäran om tvistlösning skriftligt (denna begäran diarieförs).*

#### 4.5 – TILLDELNING AV KAPACITET FÖR UNDERHÅLLSARBETEN OCH ANDRA BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Processen för att hantera banarbeten (utöver PSB) är inte optimal. Trafikverket presenterar sitt behov i mitten av april. Den enda formella möjligheten för järnvägsföretagen att kommentera dessa är i början av augusti då synpunkter på tågplanen ska in till Trafikverket. Att då komma med synpunkter på banarbetena är oftast för sent och Trafikverket hinner inte hantera detta. Många av synpunkterna handlar också om otydligheter i Trafikverkets behov, då dessa håller en minst sagt skiftande kvalitet, och inför det formella samrådet bör sådant redan vara hanterat.

I praktiken har det därför skett informella samråd om banarbetena under maj-juni, men det vore önskvärt att detta formaliserades.

*Trafikverkets kommentar:*

*De möten om kommande banarbetsplan som hålls i maj varje år föranleds av en formell kallelse till berörda järnvägsföretag. På mötet uppmanas också de närvarande att lämna in skriftliga synpunkter på Trafikverkets behov av banarbeten. I stor utsträckning kan alltså dessa möten kallas formella samråd. Vi noterar tills vidare önskemålet om ytterligare formalisering.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### **4.8.2 – OPERATIVA REGLER, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Vi konstaterar som vi gjort ett antal år att Trafikverket prioriteringskriterier saknar reellt värde, de följs inte av någon. Behovet av nya fungerande prioriteringskriterier är minst sagt uppenbart.

Det är otillfredsställande att Trafikverket ännu inte har utarbetat några fungerande regler för operativ hantering utan istället gömmer sig bakom "tåg i rätt tid har företräde" kryddat med tre fulla stycken med undantagsfall. Som Trafikverket väl känner till så fungerar "aldrig" regeln i de fall ett sent resandetåg har en konflikt med ett rättidigt godståg, regeln är då att resandetåget "alltid" hålls fram.

Vi hoppas att Trafikverket snart tar till sig av kritiken från tidigare Järnvägsstyrelsen och utarbetar regler med samhällsekonomisk effektivitet som ledstjärna. Under tiden önskar vi få en redovisning hur regeln "tåg i rätt tid har företräde" följs med avseende på olika JF. Vi har tidigare år gett Trafikverket en redovisning hur ni själva följer era egna regler, vi önskar nu att ni själva tar fram en redovisning över utfallet.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har alltid som mål att på smidigast möjliga sätt undanröja trafikstörningar och att återställa trafiken till den planliga tidtabellen. Därför delar vi uppfattningen att de operativa reglerna bör kompletteras och utvecklas. Både med generella regler gällande för hela landet och med regler för speciella situationer och platser, till exempel vid förläggning av förskjutet möte för tungt godståg vid station före svår stigning eller liknande.*

#### **4.8.4 – PROBLEM SOM INTE KAN FÖRUTSES, YTTRANDE FRÅN**

##### **A-TRAIN AB**

Vid en krissituation går Trafikverket från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten skall baseras på samhällsnytta och samhällsfunktion. A-Train ser gärna att Trafikverket presenterar hur denna bedömning utförs.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket är såväl tjänsteleverantör som myndighet över tiden. I störda situationer ges myndighetsrollen en större betydelse. Då varje situation i princip är unik kan en "bedömningsmall" svårligen tas fram. Kraften måste istället användas till att utveckla befattningshavarna som hanterar dessa frågor och stärka deras beslutsförmåga.*

#### **YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Ad-Hoc processen tenderar att öppna senare och senare. Detta försvårar för JF att hinna få in eventuella ändringar i annonseringen.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi arbetar aktivt med att öppna ad-hoc processen så snart som möjligt efter fastställd tågplan och har de senaste åren öppnat ca 2 veckor tidigare än föregående tågplaner. Tidpunkten för öppnande är beroende på efterkommande datasystem som inte är "helt moderna". Projekt pågår för att fasa ut dessa vilket bör ha positiv inverkan för öppnande av ad-hoc processen.*

## **Kapitel 5- Tjänster**

### **5.3.7.1 – SPÅRKAPACITET FÖR UPPSTÄLLNING, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Trafikverket önskar att behov av spår för uppställning anges i form av spårlängd och tidpunkter. Detta låter sig inte göra för SJ på bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet. För SJ:s del handlar gällande detta framförallt depåerna i Hagalund, Göteborg, Malmö, Västerås och Linköping, 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:*

*Vi delar uppfattningen att det är svårt att i dagsläget använda en modell som tar hänsyn till faciliteter som ägs av andra än Trafikverket. För att på sikt få ett effektivt kapacitetsutnyttjande och en väl fungerande anläggning ligger det i Trafikverkets uppdrag att tillgodose JF:s önskemål om uppställningsspår och åtkomst till faciliteter. Vi kan således inte säkerställa att någon kapacitet finns tillgänglig i de fall vi saknar uppgift om behovet.*

### **5.3.7.2 - TILLTRÄDE TILL SPÅRKAPACITET FÖR LÅNGTIDSUPPSTÄLLNING, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Ansökan om spårkapacitet för långtidsuppställning bör ske på samma sätt som spårkapacitet för uppställning, d.v.s. via er webbansökan.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi erbjuder långtidsuppställning av fordon på "spår med låg underhållsnivå, som kan tas i bruk endast efter en i förväg överenskommen tidsfrist". För tilldelning av dessa spår behövs en dialog mellan Trafikverket och sökanden. Vi föreslår sedan, utifrån tillgång, lämpliga platser och spår för långtidsuppställning. Med anledning av denna hantering kan ansökan av långtidsuppställning för närvarande inte inkluderas i webbansökan.*



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### **5.4.4 – TÅGBILDNINGSTJÄNSTER, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Trafikverket noterar att "tåg bildningstjänster förutses bli aktuella på trafikplatsen Hagalund". Detta är en redan nu aktuell fråga och upphandling av trafikledningstjänster för Hagalund pågår från Trafikverket sida. Det är angeläget att Trafikverket preciserar vilka tjänster som kommer att erbjudas och på vilka villkor.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket håller på med att upphandla en tjänstekoncession gällande ställverksoperatör på Hagalunds bangård. Nuvarande upphandling på Hagalund bangård löper till 2012-06-30.*

#### **5.4.3 OCH 5.4.6 – SERVICE FÖR TÅG RESP. ANDRA TILLÄGGSTJÄNSTER, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Trafikverket erbjuder inte tjänster som "Service på tåg" eller andra liknande tilläggstjänster. SJ ser dock ett ökande behov av engagemang från Trafikverkets sida i frågor som rör lokalisering av depåområden för den här typen av verksamhet. Likaså behöver Trafikverket vara en aktiv part vid nyanläggning av sådana verksamheter inom befintliga depåer eller terminalområden.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi välkomnar SJ AB:s synpunkter. De understryker behovet av att fortsatt verka för ett bra samarbete mellan Trafikverket och övriga infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt andra intressenter inom depåområdet.*

*Vi ska främja en fungerande marknad och att det finns ett heltäckande tjänsteutbud. Som SJ skriver är Trafikverkets huvudprincip att inte erbjuda tjänster som kan tillhandahållas av andra marknadsaktörer. Istället är uppgiften att stödja och stimulera så att marknadens aktörer samlat kan erbjuda och tillhandahålla ett heltäckande och ändamålsenligt tjänsteutbud.*

*Vi arbetar med att tydliggöra formerna för den löpande dialogen kring utveckling av befintliga depåer och att göra det möjligt för ändamålsenliga nyetableringar i anslutning till Trafikverkets järnvägsanläggningar.*

*Vi har under 2011 bedrivit ett intensivt arbete med att ta fram rapporten 'Markbehovsplan för transportsektorn'. I denna första nationella del, identifieras transportsektorns strategiska markbehov oberoende av trafikslag, trafik huvudman och ägare. En del i arbetet har varit att på en övergripande nivå peka ut och redovisa strategiska platser för depåändamål. Det fortsatta arbetet med markbehovsplanen förutsätter en dialog med transportsektorns aktörer – däribland berörda parter inom depåområdet, såsom SJ AB.*

#### **5.5.2.2 – UTBYTE AV TRAFIKINFORMATION, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Trafikverket tillhandahåller central grundinformation kopplat till visst avtalat tågläge och denna information är basen för mycket av järnvägsföretagets egen



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

informationsgivning genom olika kundapplikationer. Detta ställer stora krav på tillförlitlighet och tillgänglighet till Trafikverkets system samt på hantering av systemen i förhållande till järnvägsföretagen som användare av informationen. SJ konstaterar att här finns en förbättringspotential och önskar att delar av detta kan avtalas särskilt i t.ex. Service Level Agreements (SLA).

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi är medvetna om att tillgängligheten och robustheten i våra IT-system för trafikinformation måste förbättras. Vi är också, liksom SJ, angelägna om att kunna tydliggöra vad våra kunder kan förvänta sig och att informationsutbyte ingår i framtida avtal. Ett intensifierat arbete pågår kring frågan och vi kommer att fortsätta diskussionen, med målsättningen om att kunna avtala kring utbyte av information så snart som möjligt.*

## **Kapitel 6 - Avgifter**

### **YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo är fortsatt bekymrad över de kontinuerliga banavgiftshöjningar som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan, så även till 2013.

Prissättningen för tjänsterna görs utan att ta i beaktande till vilken del tåg bildningstjänsterna med tillämpning av bilaga II i direktivet 2001/14/EG skulle falla under tjänsterna i minimipaketet och/eller under bantillträdestjänsterna. Det är av stor ekonomisk betydelse för järnvägsföretagen att en riktig analys görs, eftersom det gäller marginalkostnadsprissättning för tjänster enligt minimipaketet samt för bantillträdestjänster. Exempelvis när det gäller 6.3.3.2 kapacitet på lastplats så känns det givet att själva spåren, precis som vilka spår som helst av statens spåranläggningar skall marginalkostnadsprissättas.

*Trafikverkets kommentar:*

*Under 2013 tillhandahåller Trafikverket inte tjänsten tåg bildning i egen regi. Däremot tar vi liksom tidigare ut en särskild avgift för användning av kapacitet på rangerbangård, per ankomst.*

*Tillgång till lastplats är en tjänst där avgiften enligt lagstiftningen ska baseras på självkostnadsprincipen. Vi har tagit del av synpunkter på tjänstens och prissättningens utformning och har därför valt att göra vissa justeringar. Det innebär att avgiften är timbaserad och att avgiftsnivån sänkts. Debitering görs per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter, för att därigenom öka tillgängligheten och samtidigt säkerställa ett effektivt utnyttjande av anläggningen.*

### **YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

CargoNet ser med bekymring på den stadig ökande avgiftsbeleggingen av Svensk jernbane. CN ber om at Trafikverket beviser at økte avgifter faktisk fører til en forbedring av

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

jernbanen som framkomstmiddel for våre kunder. Dersom det vanskelig lar seg gjøre på kort sikt, så ber CN om at Trafikverket om å forenkle innkrevingen. Slik den er foreslått, vil det medføre en stor medbelastning og økt resursbruk, som ikke kan forsvares på noen måte. Avgiften er konkurranse vridende i forhold til gods på vei, da vi ikke kan se at veitrafikken avgiftbelegges på samme måte. Da mener CN at det må være enklere og billigere for alle parter at Trafikverket krever inn en flat avgift fra operatørene avhengig av for eksempel. Tog km.

CargoNet är mycket orolig över att det administrativa arbetet (JF) ökar med alla olika avgifter/straffavgifter /kvaliteavgifter m.m

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*Vi ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år. Ökat behov av utveckling av avgiftssystemet ska givetvis balanseras mot en rimlig administration. Tidigare utgjorde järnvägsföretagens egna självdeklarationer underlag för Trafikverkets fakturering. På en mycket kort tid så har vi infört ett koncept för fakturering under 2011. Faktureringen har inte fungerat helt problemfritt under 2011 men detta koncept kommer successivt att trimmas för att uppnå en hög kvalitet i faktureringsprocessen och så effektiv administration som möjligt*

*Vi har under våren 2011 analyserat effekterna av beslutad banavgiftshöjning om totalt 15,6 Mkr under planperioden (2010-2021) i rapporten "Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv" (2011:080). Analys av samrådsförslaget för 2013 har redovisats i den förkortade underlagsrapporten (2011/71208)*

*CargoNet AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

## **YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

A-Train ser med oro på de ständigt ökade avgifterna. Avgifterna har höjda avsevärt de senaste tågplaneprioderna, så också till 2013. Här vill vi att Trafikverket grundligt utvärderar och redovisar vad dessa kostnadsökningar innebär, både vad beträffar konsekvenserna för järnvägssektorn och hur dessa medel återfördelas i verksamheten.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-21). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*Vi har under våren 2011 analyserat effekterna av beslutad banavgiftshöjning om totalt 15,6 Mkr under planperioden (2010-2021) i rapporten "Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv" (2011:080). Analys av samrådsförslaget för 2013 har redovisats i den förkortade underlagsrapporten (2011/71208)*

*A-train AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

## **YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN**

### **Kap.6: Avgifter:**

Trafikverkets aviserade omarbetning och höjning av taglägesavgifter (bl.a. högnivå på SSB, (Hallsberg) – (Mjölby)) måste i vår mening gå direkt tillbaka i form av ökade insatser för förbättrad banhållning mm.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*AB Östgötatrafikens synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

## **YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB**

Den kontinuerliga ökningen av infrastrukturavgifterna är oroande och riskerar enligt vår uppfattning att leda till att järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag reduceras. Ett första synligt tecken på detta kan vara det faktum att

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684

Projektnr:

CargoNet, den största aktören inom den intermodala trafiken i Sverige, nyligen beslutat att upphöra med att bedriva inrikestrafik i Sverige.

Vi oroas dessutom av den allt mer ökande komplexiteten av infrastrukturavgifterna, i och med att nya avgifter tillkommer. Detta leder dels till att transparensen av avgifterna går förlorad och att svårigheten ökar allt mer att kalkylera infrastrukturkostnaden i samband med offerter.

Att den ökande komplexiteten även är ett problem för Trafikverket kan ses i de stora brister i som finns i faktureringen, där Trafikverket regelbundet fakturerar belopp som kraftigt avviker från vad som är korrekt. Förutom att detta leder till att Hector Rail tvingas lägga en mycket stor del av sina knappa administrativa resurser på att detaljgranska och korrigera Trafikverkets felaktiga fakturor leder bristerna på sikt till att förtroendet för hela avgiftssystemets tillförlitlighet minskar. Vi anser därför att ytterligare avgiftstyper och den ökande komplexitet dessa medför bör skjutas fram till dess att systemstöd finns för såväl att debitera som att granska avgifterna.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (en fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planeringsperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*Vi ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år.*

*Ökat behov av utveckling av avgiftssystemet ska givetvis balanseras mot en rimlig administration. Tidigare utgjorde järnvägsföretagens egna självdeklarationer underlag för Trafikverkets fakturering. På en mycket kort tid har vi infört ett koncept för fakturering under 2011. Faktureringen har inte fungerat helt problemfritt under 2011 men detta koncept kommer successivt att trimmas för att uppnå en hög kvalitet i faktureringsprocessen och så effektiv administration som möjligt.*

*Analys av samrådsförslaget för 2013 har redovisats i den förkortade underlagsrapporten (2011/71208) där det visas att de totala avgifterna avseende marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter för godstrafiken 2013 är lägre än skattade marginalkostnader. Eftersom godstrafikens avgifter är lägre än skattade marginalkostnader kan slutsatsen dras att de särskilda avgifterna inte innebär att något marknadssegment inom godstrafik, som kan betala åtminstone marginalkostnaden, hindras från att använda infrastrukturen på sätt som anges i 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).*

*HectorRail AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **6.1.1.1 OCH 6.3.1.1 TÅGLÄGESAVGIFT, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

Trafikverket föreslår att tåglägesavgiften för nivå Hög (där hela SL-området ingår) ska ökas med 76 % från år 2012 till år 2013. Detta innebär att SL måste lägga ytterligare 13 Mkr/år på tåglägesavgifter. Från år 2010 till 2013 har avgiften ökat från 0,27 till 3,00 kr/tågkm, en ökning på över 1000 %. Att föreslå en så kraftig höjning utan att samtidigt ange en motivering till varför kostnaden föreslås öka är inte acceptabelt. Det är inte heller rimligt att kostnaderna ska kunna ökas på detta sätt utan att den som ska betala har en rimlig möjlighet att förutse sådana ändringar i god tid, och därmed kunna ta höjd för dem i en långtidsbudget eller motsvarande. Vid de möten där preliminära höjningar av banavgifter redovisats har det skett på en nivå som är så övergripande att informationen knappast kan användas. SL kan ibland se att det finns fördelar med att vissa avgifter ökar, men det handlar då om avgifter som har en styrande effekt och som därmed är utformade och ligger på en sådan nivå att de verkligen styr mot ett önskat resultat. Exempel på det kan vara rätt utformade kvalitetsavgifter. När det gäller tåglägesavgifterna har de ingen styrande effekt, annat än att "dra in" pengar på ett för Trafikverket enkelt sätt.

En grundförutsättning för att dessa höjningar eventuellt ska kunna accepteras är att Trafikverket;

- redovisar orsaken till höjningen, och varför den blir så hög
- redovisar orsaken till varför avgifterna för nivå Hög föreslås öka med drygt 76 %, medan höjningen för nivå Mellan stannar på 25 % och nivå Låg på 0 %
- Säkerställer att dessa pengar kommer Stockholmsregionen till godo med en förbättrad infrastruktur och ett förbättrat underhåll av infrastrukturen.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*Vi ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år.*

*Tåglägesavgiften har, som en del i att utveckla ett mer differentierat avgiftssystem, differentierats i tre nivåer utifrån järnvägsnätets standard/prestanda och där även sträckornas attraktivitet är en faktor som vägts in.*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*AB Storstockholms lokaltrafiks synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **KAPITEL 6.1.1.4 OCH 6.3.1.4 PASSAGEAVGIFT, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

En särskild passageavgift tas ut för samtliga passager i rusningstrafik genom bland annat centrala Stockholm. Avgiften kan möjligen styra bort enstaka lågpriståg från högtrafikperioderna, men knappast så många att det får något reell effekt.

Pendeltågstrafiken i Stockholm är en viktig pulsåder för att invånarna på ett smidigt och miljövänligt sätt ska kunna nå sina arbeten, skola, fritidsaktiviteter m.m. Med det stora resande som finns inom pendeltågstrafiken har inte SL någon möjlighet att minska trafiken under rusningstid, vilket gör att passageavgiften under 2013 i praktiken blir en ren extra skatt på runt 14 Mkr. Ökningen från år 2012 är nästan 40 % och på samma sätt som för tåglägesavgifterna (i avsnittet ovan), måste Trafikverket visa på varför denna stora höjning behövs och säkerställa att dessa pengar kommer Stockholmsregionen till godo i form av förbättrad infrastruktur.

SL har genom Stockholms läns landsting under lång tid varit med i att finansiera järnvägsinfrastrukturen i Stockholm och står bl.a. för miljardbelopp i investeringen av Citybanan. Att SL nu ska behöva betala en extra avgift för att få använda den infrastruktur SL varit med om att bekosta är inte rimligt.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (en fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planeringsperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

*Vi ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år.*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*AB Storstockholms lokaltrafiks synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **6.1.1.5 - DRIFTAVGIFT, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNS TRAFIK AB**

Ännu en avgift har tillkommit som ska betalas av trafikutövarna. Ska vi betala alla dessa avgifter så vill vi se att pengarna återinvesteras även i de mindre prioriterade banorna.

*Trafikverkets kommentar:*

*Driftavgiften är en marginalkostnadsbaserad avgift som är baserad på förändringar av kostnader för driften av infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till.*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, både drift och underhåll utan geografiska begränsningar samt investeringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*Kalmar Läns trafik AB synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.3.1 – MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

Med den täta trafik som råder i Stockholmsområdet och med de snabba förändringar som behövs operativt för att få trafiken att flyta med ett minimum av störningar och inställda tåg är det inte rimligt att kräva att alla uppgifter ska vara inlämnade innan tågets avgångstid, och att utdöma en särskild avgift på 1 000 kr var gång det inte efterföljs. Eftersom uppgifterna ska användas för avgiftsberäkningar kan det inte finnas några som helst skäl till att uppgifterna behöver vara lämnade redan vid tågets avgång.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi gör inga undantag från bestämmelserna om övrig särskild avgift (uppgifter som ska lämnas före tågs avgång enligt bilaga 2.1, se 6.3.1 och 6.2.6 i JNB 2013). Begäran om befrielse från den särskilda avgiften kommer även fortsättningsvis att prövas i varje enskilt fall.*

*AB Storstockholms lokaltrafiks synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd.*

### **6.3.1.1 – TÅGLÄGESAVGIFTER, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Vilka kriterier använder sig Trafikverket av för att bestämma vilken tåglägesavgift som ska tas ut för en viss bana? Avgifterna verkar inkonsekventa och det är ibland svårt att se med vilket syfte Trafikverket belägger trafiken på en viss bana med väsentligt högre avgifter jämfört med en annan. Några exempel på antalet tåg ett vanligt torsdagsdygn i T12; Malmbanan Kra-Bfj (Högnivå) trafikeras av 36 st tåg, Mittbanan Suc-Åg (Basnivå) trafikeras av 38 st tåg, Flens Övre – Oxelösund (Mellannivå) trafikeras av 4 st tåg, Halmstad – Landeryd (Mellannivå) trafikeras av 16 st tåg, Torup – Hyltebruk (Mellannivå) trafikeras av 6 st tåg samt Älmhult –



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Olofström (Mellannivå) trafikeras av 13 st tåg.

Att hänföra Sträckan Gävle-Storvik-Avesta Krylbo-Fagersta-Frövi-Hallsberg-Mjölby till högnivåbana vilket ger en höjd avgiften med 750% är inte rimligt. Trafiken på stråket Gävle-Storvik-Borlänge-Frövi och speciellt sträckan Falun-Borlänge vore en lämpligare sträcka att höja nivån på istället. Delar av den sträckan är dessutom förklarad överbelastad vilket stärker vårt argument.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi ser banavgifter som ett viktigt styrinstrument för att få ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet, utifrån bl.a. ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Såväl avgiftsnivåer som avgiftsstruktur kommer därför att utvecklas under kommande år.*

*Tåglägesavgiften har, som en del i att utveckla ett mer differentierat avgiftssystem, differentierats i tre nivåer utifrån järnvägsnätets standard/prestanda och där även sträckornas attraktivitet är en faktor som vägts in. Vi har successivt justerat tåglägesavgiften avseende antal nivåer och vilka linjesträckningar som ska ingå i högnivå för att få så rimliga förutsättningar som möjligt för ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Godsstråket genom Bergslagen inkl. sträckan Gävle-Storvik har en standard/prestanda som motsvarar högnivå och kommer därför att ha tåglägesavgift hög.*

*Green Cargo AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida*

#### **6.3.1.1 – TÅGLÄGESAVGIFTER, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Tåglägesavgiften för en högnivåbana har ökat kraftigt mellan T12 och T13. Det verkar rimligt att ta ut en högre avgift för högt trafikerade banor. Det är A-Train:s uppfattning att det de är med också är rimligt att dessa medel reinvesteras i just dessa högnivåbanor. Kan Trafikverket bekräfta att så sker?

*Trafikverkets kommentar:*

*De avgifter som vi tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, t.ex. drift och underhåll utan geografiska begränsningar och nyinvesteringsåtgärder som anges i den nationella planen.*

*A-train AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.3.1.4 – PASSAGEAVGIFT I STOCKHOLM, GÖTEBORG OCH MALMÖ, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Passageavgiften tas ut efter tilldelad kapacitet. Om vi förstår det rätt skulle det innebära att avgift tas ut även för inställda- och avbokad tåg. A-Train är medvetna om att det är svårt att nyttja den kapacitet som blir ledig vid ett inställt tåg men



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

man kan ställa sig frågan om det är rimligt att ta ut en passageavgift om annan part orsakat inställningen av tåget (tågläget).

*Trafikverkets kommentar:*

*För 2013 tas Passageavgiften ut för tilldelad men ej avbokad kapacitet. Ett tågläge kan avbokas innan tågets avtalade avgångstid.*

*A-train AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.3.2.4 – UPPSTÄLLNING, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Avgiften 2 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår riskerar i zon A, att bli en mycket tung post för godstrafiken som redan är under hård kostnadspress genom diverse pålagor varav man kan nämna..... Godstrafik bygger på omkoppling mellan olika tåg på bangårdar, omkopplingstiderna understiger mycket sällan en timme. Det gör alltså att i princip varenda vagn i exempelvis vagnslastsystemet kommer att belastas med parkeringsavgifter.

Om man skall göra en liknelse med persontrafiken så kan omkoppling liknas med en resenär som byter mellan två tåg på en station, väntetiden på kanske en halvtimme på plattformen motsvarar systemmässigt omkopplingstiden för vagnslast.

Trafikverket behöver fundera på syftet med parkeringsavgifter, vi köper självklart att dygnsvisa uppställningar på hårt belastade bangårdar skall stävjas men vi måste vara försiktiga i iveren att åstadkomma detta.

”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.”

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi bedömer att med de förändrade omvärldsförutsättningarna kommer behovet och efterfrågan på kapacitet i olika delar av järnvägsnätet att öka, varför det är viktigt att i möjligaste mån se till att all kapacitet används på ett effektivt sätt.*

*Under 2013 införs en differentiering av avgiften för uppställning.*

*Vi kommer noggrant att följa vad avgiftsförändringen får för påverkan på användningen av uppställningstjänsten.*

*Green Cargo AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### 6.3.3.2 – KAPACITET PÅ LASTPLATS, YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB

Förslaget kan enklast beskrivas som **Överlagt mord på den svenska vagnslasttrafiken**. Omprövas! Avgiften bör ersättas med ett bidrag till småskalig vagnslasttrafik. Vad säger Trafikverkets uppdragsgivare, Näringsdepartementet? Är en avgift, som kraftigt missgynnar småskalig vagnslasttrafik, förenlig med god närings- och regionalpolitik samt med trafikpolitikens tillgänglighetsmål (om det finns ett sådant)? Vill vi ha samma utveckling som i Norge, där all vagnslasttrafik har lagts ner?

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi bedömer att det är viktigt att åstadkomma ett effektivare utnyttjande av järnvägsnätet och få en ökad tillgänglighet. För att tydliggöra och säkerställa lastplatsernas tillgänglighet spelar de ekonomiska styrmedlen en viktig roll. Vi såg därför behov av att basera priset för tjänsten på självkostnaden, då den tidigare inte varit avgiftsbelagd. Vi har tagit del av synpunkter på tjänstens och prissättningens utformning och har därför valt att göra vissa justeringar så att priset blir lägre och mer rörligt. Debitering görs därför per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter för att därigenom öka tillgängligheten och samtidigt säkerställa ett effektivt utnyttjande av anläggningen.*

*Tågakeriet i Bergslagen AB synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### 6.3.3.2 – KAPACITET PÅ LASTPLATS, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

En helt orimlig avgift. Om vi ställer in en vagn på en frilast och vagnen står till kundens förfogande i 48 timmar så blir det en kostnadsökning på ca 5 000 sek. Vi ser detta som ett näringspolitiskt vägval genom att kraftigt avgiftsbelägga vagnslasttrafiken. Risker är stor att den småskaliga trafiken får läggas ned precis som skett i flera andra länder.

På lastplats så känns det givet att själva spåren, precis som vilka spår som helst av statens spåranläggningar skall marginalkostnadsprissättas. Det är inte acceptabelt att detta är en självkostnadsbaserad avgift med hänvisning att intäkten ska täcka för en ballastrening vart tionde år.

Lastytan kan vara svårare att bestämma hur avgifter skall tas ut men återigen skall ni beakta järnvägslagens innebörd av: "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."

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi bedömer att det är viktigt att åstadkomma ett effektivare utnyttjande av järnvägsnätet och få en ökad tillgänglighet. För att tydliggöra och säkerställa*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*lastplatsernas tillgänglighet spelar de ekonomiska styrmedlen en viktig roll. Tillgång till lastplats är en tjänst där avgiften enligt lagstiftningen ska baseras på självkostnadsprincipen.*

*Vi har utifrån synpunkter på samrådsförslaget ändrat den föreslagna prismodellen så att priset blir lägre och mer rörligt. Debitering görs därför per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter, för att därigenom öka tillgängligheten och samtidigt säkerställa ett effektivt utnyttjande av anläggningen.*

*Green Cargo AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.3.4.2 – TJÄNSTER SOM GÄLLER SPECIALTRANSPORTER, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Införandet av en ny avgift avseende bevakning av sträckor i transportvillkoren anser vi orimlig. Kostnadsökningen för sådana transporter blir så kraftig att risken finns att dessa transporter väljer annat transportsätt, i enlighet med 7 kapitlet 4§ i järnvägslagen ifrågasätter vi om Trafikverket har rätt att införa denna kraftiga höjning (nio gånger dyrare jämfört med JNB 2011). Räkneexempel nedan.

GC Ö2121

Det är stora boxen från Blg, Avky, Gms, Skog och Hyb till Gsh. Med 25tons axeltryck.

Om man tar i år, 2011, så har detta transportvillkor kostat ca 7.500SEK (10 tim x 750SEK/tim)

Tar man 2012 så kommer det att kosta ca 10.000SEK (10tim x 1.000SEK/tim)  
Tittar man sedan i JNB för 2013 så skall detta transportvillkor kosta ca 66 768 SEK

Vi har då räknat fram hur många km viaväg vi har i tillståndet och multiplicerat detta med 3SEK/km/månad.

1391Km x 3 x 12=66 768.

*Trafikverkets kommentar:*

*Hanteringen av specialtransporter är administrativt omfattande och kräver löpande bevakning. Vi inför därför ett nytt IT-stöd som ska effektivisera den administrativa hanteringen. Dessutom tillkommer att justera prissättningen för att minimera och styra bort administration och bevakning av rutter (specialtransporter) som aldrig utnyttjas. Prisen baseras på självkostnaden för att hantera dessa tjänster.*

*Green Cargo AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684

Projektnr:

#### **6.4 – VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER, YTTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo har varit kritiska till hur denna verksamhetsstyrning införs, det finns stor potential att styra med kvalitetsavgifter om det görs på rätt sätt. Vi klipper in vårt samrådssvar, avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätbeskrivning 2012 nedan då vi inte anser oss ha fått gehör för vår kritik.

Green Cargo har deltagit i ett antal arbetsmöten med Trafikverket i ämnet införande av verksamhetsstyrning med hjälp av kvalitetsavgifter, vi har på dessa möten redan framfört de flesta synpunkter som detta remissvar avser att belysa. Vi har även deltagit på seminarium 2011-02-23 i samma ärende och då återigen framfört liknande synpunkter.

#### **EG-direktiv 2001/14/EG artikel 11**

Direktivet föreskriver en modell för verksamhetsstyrning vars syfte är **att reducera driftsavbrotten till ett minimum.**

Green Cargo anser att direktivet är mycket insiktsfullt och pekar på fundamenta i järnvägens förmåga att attrahera kunder, nämligen ett tillförlitligt trafiksystem. De senaste årens problem med långa stopp (upp till veckor) på bangårdar och linjer i samband med snöfall har skadat järnvägens förtroende bland dess kunder. Näringslivet kan känna osäkerhet över järnvägens förmåga att leverera tillförlitliga transporter. Detta är mycket allvarligt.

De tidigare vinterstormarna Gudrun och Per medförde långa driftavbrott, här gjorde branschen och dåvarande Banverket en kraftsamling och skapade projektet trådsäkring, detta har varit mycket framgångsrikt och senare stormar har kunnat hanteras utan tillnärmelsevis lika stora driftsavbrott som under Gudrun och Per. Detta visar att med rätt incitament och vilja så kan järnvägen reducera driftsavbrotten, det är just detta som EG-direktivet syftar till enligt Green Cargo uppfattning.

#### **Regeringens proposition 2010/11:25, Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet.**

Regeringens proposition och förändringen i lagstiftning missar enligt Green Cargo helt EG-direktivets mål och syfte. Därmed styrs enligt vår mening även Trafikverket fel i detta avvikelsemeddelande.

Den nya svenska lagstiftningen tar sikte på "bruset", dvs punktlighet och reduktion av driftstörningar, alltså en högre ambitionsnivå med en finmaskig verksamhetsstyrning istället för att reducera de stora driftsavbrotten. Den svenska modellen är utformad så att när det inte längre råder normala driftsförhållanden så skall modellen slås av, dvs när det råder driftsavbrott (som EG-direktivet vill minimera) så slås modellen helt enkelt av!

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Även om syftet i en första anblick kan te sig vällovlig är Green Cargo tämligen säkra på att järnvägsbranschen inte kommer att förbättra varken punktligheten eller reducera driftsavbrotten med det föreslagna systemet. Istället kommer en ökad administrativ börda att läggas på branschen.

#### **Inställda tåg.**

Inställda tåg omfattas inte av Trafikverkets modell. Även detta är förstås anmärkningsvärt då inställda tåg är själva sinnebilden för driftsavbrott och det som EG-direktivet syftar till att minimera. Trafikverket har under innevarande tågplan T11 en tillfällig modell med möjlighet av reklamation av tåglägen i de fall dessa har råkat ut för stora förseningar eller helt enkelt har blivit inställda pga brister i exempelvis infrastrukturen. Denna modell som godkändes av EU-kommisionen avser Trafikverket nu att slopa!

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Sedan den 1 januari 2011 gäller ny lagstiftning om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Det är krav på att kvalitetsavgifter ska tas ut under normala driftsförhållanden. I propositionen anger regeringen att "...vid stora driftstörningar eller längre driftsavbrott kan det uppstå situationer då tågplanen inte längre är genomförbar på hela eller del av järnvägsnätet. Tågdrift och banarbeten måste då ske enligt särskilda operativa kapacitetstilldelningsbeslut från trafikledningens sida fram till dess att normala driftsförutsättningar återställts. Under sådana tidsintervall föreligger inte heller förutsättningar att på ett meningsfullt sätt tillämpa verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som medel för att förebygga avvikelser från i tågplan planerat nyttjande av infrastrukturkapacitet."*

*Tiden för införande har varit mycket kort och vi har därför valt att i möjligaste mån basera modellen på befintliga system och rutiner och att inledningsvis introducera en modell med försiktiga ekonomiska konsekvenser. Vi anser att modellen och avgiftsnivåer behöver utvecklas successivt under kommande år.*

*Trafikverkets försöker i möjligaste mån förebygga kvalitetsbrister. När större driftstopp ändå sker, har vi fokus på att återställa järnvägsnätet så fort som möjligt.*

*Vi anser att modellen även bör inkludera inställda tåg, tåg som ställs in pga kvalitetsbrister. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014.*

#### **6.4 – VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER, YTTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

A-Train har tidigare uttalat sig positivt om kvalitetsavgifter, under förutsättning att dessa konstrueras på ett sätt som ger en högre kvalitet på den tillhandahållna infrastrukturen. Det är A-Trains uppfattning att Trafikverkets modell inte tjänar

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684

Projektnr:

det angivna syftet. I synnerhet som systemet vid allvarliga driftstörningar ska stängas av. För att syfte/mål skall nås måste även den idag (icke) existerande orsaksrapporteringen från Trafikverket väsentligt förbättras.

Systemet tar fasta på förseningar (vilket i sig är en viktig kvalitetsfaktor) i en mycket byråkratisk och administrativt kostsam modell. Det innebär att järnvägssektorn (järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare) belastas med en omfattande administration för att följa upp inte bara varje enskilt tåg och dess eventuella försening utan också hur och varför denna förändras för varje passerad driftplats. A-Train är ett litet företag och har begränsade resurser att hantera stora, komplicerade administrativa åtaganden som inte direkt ger konkret kundnytta.

Vi hyser också tvekan till att Trafikverkets datasystem kommer att kunna hantera uppgifterna på ett tillförlitligt sätt för samtliga inblandade parter som innebär att det enkelt går att söka uppgifter för att bilda sig en uppfattning om den faktura som slutligen ställs ut är korrekt. (jmf. OPERA och "Särskild avgift för ej rapporterade tåg").

A-Train undrar om proceduren med förnyad bedömning är kopplad till hanteringen av förvaltningsbesvär, d v s begäran av omprövning av myndighetsbeslut? I så fall är tiden för att begära förnyad bedömning (omprövning) inte förenlig med förvaltningslagen. Under alla omständigheter är tiden två dagar förvånansvärt kort och helt otillräcklig.

Noteras bör att även tåg som framförs före angivna tider i körplanen innebär en avvikelse som kan vara kvalitetspåverkande.

*Trafikverkets kommentar:*

*Sedan den 1 januari 2011 gäller ny lagstiftning om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Det är krav på att kvalitetsavgifter ska tas ut under normala driftförhållanden. I propositionen anger regeringen att "...vid stora driftstörningar eller längre driftsavbrott kan det uppstå situationer då tågplanen inte längre är genomförbar på hela eller del av järnvägsnätet. Tågdrift och banarbeten måste då ske enligt särskilda operativa kapacitetstilldelningsbeslut från trafikledningens sida fram till dess att normala driftförutsättningar återställts. Under sådana tidsintervall föreligger inte heller förutsättningar att på ett meningsfullt sätt tillämpa verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som medel för att förebygga avvikelser från i tågplan planerat nyttjande av infrastrukturkapacitet."*

*Tiden för införande har varit mycket kort och vi har därför valt att i möjligaste mån basera modellen på befintliga system och rutiner och att inledningsvis introducera en modell med försiktiga ekonomiska konsekvenser. Vi anser att modellen och avgiftsnivåer behöver utvecklas successivt under kommande år.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Vi bedömer att modellen endast kommer att stängas av vid enstaka tillfällen och i samband med särskilda omständigheter. Det innebär att modellen i övrigt i princip kommer att fungera dygnet runt alla dagar om året.*

*Det finns synpunkter på bristande kvalitet i Trafikverkets orsakskodning. Vi vidtar därför ett flertal åtgärder för att få bättre kvalitet i orsakskodningen, t.ex. utbildning och enhetliga riktlinjer, funktion för att säkra kvaliteten i rapporteringen etc. Vår ambition är att minimera den administrativa bördan för järnvägsföretag genom att utveckla standardiserade uppföljningsrapporter mm.*

*Vårt ställningstagande är inte att se som ett myndighetsbeslut. Lagstiftningen gäller för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag/trafikorganisatörer och det är i Trafikverkets roll som infrastrukturförvaltare som verket fattar beslut om orsakskodning. Järnvägsföretagen har möjlighet att under dag 4-6 (tre dagar) efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades begära förnyad bedömning.*

*Vi håller med A-Train i att tåg som körs före sin körplan kan påverka kvaliteten i tågföringen. Dessa avvikelser (före körplan) ingår dock ej i nuvarande modell.*

*Vi anser att modellen även bör inkludera inställda tåg, tåg som ställs in pga. kvalitetsbrister. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014.*

#### **6.4 – VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNS TRAFIK AB**

Kvalitetsavgifterna är dimensionerande för järnvägsföretagen, en krånglig byråkrati.

Några synpunkter:

- ATC fel som är en J-kod samt balisgrupp som är en I-kod är mycket lika varandra och kräver en utredning av vad det är som orsakat felet är de i anläggningen eller i fordonet.
- En orsakad avvikelse på 5 minuter eller mer ska betalas vite för. Vi kan dock enligt texten bara begära omkodning på merförseningar på över 20 minuter. Om detta är rätt så har vi ingen chans att få någon rättelse på felaktigt kodade förseningar som är mindre än 20 minuter.
- Vad gäller för regler när träd faller ner på spåret och fordon kör in i dessa.  
Trafikverket bör ha ett ansvar att se till att det är röjt och att det inte står träd för nära spåret som kan falla ner. Problemet är störst på länsbanor där det ibland händer att träd faller trots att det inte blåser. Fordon kör in i träden med stora materiella skador som följd. Den här



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

orsaken bör vara med i kvalitetsavgiftssystemet för att motivera Trafikverket att sköta röjning och trädsäkring av spår.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tiden för införande har varit mycket kort och vi har därför valt att i möjligaste mån basera modellen på befintliga system och rutiner och att inledningsvis introducera en modell med försiktiga ekonomiska konsekvenser. Vi anser att modellen och avgiftsnivåer behöver utvecklas successivt under kommande år.*

*För att kunna begära förnyad bedömning av orsakskod måste merförseningen uppgå till en viss nivå. Vi har efter samrådet ändrat detta från 20 minuter till 10 minuter.*

*Trafikverket har sedan år 2006 trädsäkrat ca 340 mil järnväg. På de sträckor där trädsäkring utförts har få störningar skett. Tyvärr finns det dock områden, även på de trädsäkrade sträckorna, som inte har kunnat säkras, exempelvis på g a att det handlar om känsliga naturområden eller där överenskommelse inte kunnat träffas med markägare för enstaka tomtmarker. På dessa sträckor finns det fortsatt risk för att träd faller på spåret om det stormar. Avseende ansvarstagandet för skador på fordon hanteras dessa från fall till fall i den skadereglering som sker och där orsaken till varje enskild händelse fastställs. Om Trafikverkets anläggning orsakat skadan ersätter Trafikverket den avtalspart som berörs.*

#### **6.4 OCH 6.5 – KVALITETSAVGIFTER RESPEKTIVE AVBOKNINGSAVGIFTER, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

Kvalitets- och avbokningsavgifterna måste ha en utformning som styr förhållandet parterna emellan till att bli ett reellt kund/leverantörsförhållande. Incitamenten måste också vara så stora att de påverkar beteenden och beslut inom respektive organisation. Med den utformning som är antagen för kvalitetsavgifterna så skapar de enbart större administration utan att ge styreffekt.

Om nu ändå avbokningsavgifter införs, så bör motsvarande avgifter även införas för avbokning/ändring av banarbeten. Alldeles för många banarbeten ändras eller ställs in vilket ger en helt onödig och kostsam administration för tågbolagen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tiden för införande har varit mycket kort och vi har därför valt att i möjligaste mån basera modellen på befintliga system och rutiner och att inledningsvis introducera en modell med försiktiga ekonomiska konsekvenser. Vi anser att modellen och avgiftsnivåer behöver utvecklas successivt under kommande år.*

*Det finns synpunkter på bristande kvalitet i Trafikverkets orsakskodning. Vi vidtar därför ett flertal åtgärder för att få bättre kvalitet i orsakskodningen, t.ex. utbildning och enhetliga riktlinjer, funktion för att säkra kvaliteten i rapporteringen etc. Vår ambition är att minimera den administrativa bördan för*



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*järnvägsföretag genom bl.a. att underlätta företagens situation genom utveckling av standardiserade uppföljningsrapporter mm.*

*Vi anser att modellen även bör inkludera inställda tåg och boknings- och/eller avbokningsavgifter. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014.*

## **6.5 – AVBOKNINGSAVGIFT, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo inser syftet med denna avbokningsavgift och det är förstås att ingen skall boka upp kapacitet i "onödan", val av metod för att åstadkomma detta bör dock belysas mera.

Det gäller olika förutsättningar för godstrafik och persontrafik där godstrafiken direkt påverkas av sina kunders beslut. Kunderna å sin sida följer förstås hela tiden marknadens utveckling, dvs minskar behovet av transporter så ställs tåg förr eller senare in. Detta kan ske med kort varsel.

Trafikverkets egen kapacitetstilldelningsprocess går stick i stäv med 60-dagarsregeln. Ad-hoc processen öppnar den 25 okt vilket gör att alla 11 (14) inställelser som börjar gälla from tidtabellsskiftet, bl.a. jultrafikanpassningarna, drabbas av avbokningsavgifter.

Green Cargo har hela tiden påpekat att även banarbeten skall omfattas av avbokningsavgifter i det fall som dessa införs. Annars har vi återigen en tydlig brist på ömsesidighet, detta genomsyrar redan hela förhållandet mellan Trafikverket och dess kunder JF, vi hoppas att ni snart börjar jobba i en riktning för att minska denna obalans.

Lösningen på problemet med överbokning tror vi istället är successiv tilldelning. Den modellen bygger ju på att avboka den kapacitet man inte behöver för att effektivisera användandet av statens infrastruktur, dvs förbättra andra tåglägen som kanske står på möten med tåglägen som inte existerar i verkligheten. Vidare kan banarbetstider utökas/förbättras genom att "skaka om grafen".

Green Cargo rekommenderar att denna nya avgift skjuts på framtiden och att vi gemensamt hittar nya och effektivare metoder för att stävja eventuell överbokning av kapacitet.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi anser att boknings- och/eller avbokningsavgifter kan bidra till att kapaciteten i järnvägsnätet kan användas mer effektivt. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014. Vi kommer att ha en fortsatt dialog med branschen om detta.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## 6.5 – AVBOKNINGSAVGIFT, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

Avbokningsavgift är tänkt att tas ut för inställt- alternativt avbokad tågläge. Här väljer Trafikverket att ta ut en avgift enbart för tågläge vilket är en del av det totala kapacitetsanspråket i ansökan till tågplan. A-Tarin anser att även banarbeten skall omfattas av samma regel eftersom ett inställt banarbete i de flesta fall har en negativ inverkan på den långsiktiga trafikplaneringen hos järnvägsföretagen. Har järnvägsföretaget gjort anpassningar (t.ex. reduceringar) på grund av banarbeten i tågplanen är det svårt, för att inte säga omöjligt, att på kort varsel återgå till full kapacitet enligt tågplan med allt vad det innebär i form av kundinformation, personalplanering och fordonsåtgång.

A-Train önskar ett förtydligande beträffande begreppet "dagar". Är det kalenderdygn eller trafikdygn som avses? Och är det 48 respektive 1440 timmar innan avgång i aktuellt tågläget som åsyftas?

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi anser att boknings- och/eller avbokningsavgifter kan bidra till att kapaciteten i järnvägsnätet kan användas mer effektivt. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014. Vi kommer att ha en fortsatt dialog med branschen om detta.*

## 6.5 – AVBOKNINGSAVGIFT, YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Den avbokningsavgift för tåglägen som man planerar att införa kommer att drabba godstrafiken specifikt, där underlaget att köra ett specifikt tåg eller inte kan bero på en mängd faktorer; produktionsförhållanden hos kunden, efterfrågevariationer, förseningar av anslutande tåg m.m. och därmed ytterligare öka belastningen för godsoperatörerna och deras kunder.

Vår bedömning är att problemet att tåglägen bokas upp på spekulering och sedan avbeställs med kort varsel sannolikt är litet och att varseltiden som ett minimum måste samordnas med våra grannländer, ex. Danmark, där avgiftsfri avbeställning är möjlig fram till 49 dagar före tågs avgång.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi anser att boknings- och/eller avbokningsavgifter kan bidra till att kapaciteten i järnvägsnätet kan användas mer effektivt. I verkets samrådsförslag fanns ett sådant upplägg med. Vi bedömer dock att det är möjligt att introducera detta först tidigast från 2014. Vi kommer att ha en fortsatt dialog med branschen om detta.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## Allmänna avtalsvillkor

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det är anmärkningsvärt att Trafikverket fortfarande inte är berett att stå skäligen ansvar för fel och brister i de tjänster som levereras. SJ tvingas årligen bära mycket stora kostnader på grund av störningar i tågtrafiken som beror på brister i infrastrukturen. Det handlar till stor del om kostnader och ersättningar enligt EG-förordningen (1371/2007) om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, närmare bestämt kostnader för ersättningstrafik, kost och logi till strandsatta passagerare samt ersättning för blotta förekomsten av försening (s.k. restidsgaranti).

SJ har under flera års tid påtalat den obalans som Trafikverkets allmänna avtalsvillkor ger uttryck för i detta avseende. Det är inte rimligt att SJ (och övriga järnvägsföretag) ska behöva stå kostnaden för de brister som Trafikverket är ytterst ansvarigt för.

Mellan Rail Net Europe (en sammanslutning av de europeiska infrastrukturförvaltarna) och CIT (en intresseorganisation som företräder drygt 200 järnvägsföretag i Europa) har det framförhandlats standardvillkor för järnvägsföretags nyttjande av infrastruktur (European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure – "EGTC"). Dessa standardvillkor ger uttryck för en balanserad ansvarsfördelning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Villkoren föreskriver bland annat att infrastrukturförvaltaren ska vara ansvarig för ekonomisk skada som uppstår på grund av att järnvägsföretag tvingas utge ersättning till sina passagerare om skadan har uppstått på grund av omständigheter hänförliga till infrastrukturen.

Rail Net Europes och CIT:s avsikt har varit att dessa standardvillkor ska användas av medlemmarna och därvid ligga till grund för de trafikeringsavtal som träffas. SJ har följaktligen framfört önskemål om att Trafikverkets allmänna avtalsvillkor ska anpassas efter de villkor som framförhandlats på europeisk nivå, inte minst i fråga om regressrätt. Trafikverket har emellertid ställt sig avvisande till detta och hänvisat till pågående översyn av den svenska järnvägslagstiftningen. Trafikverkets ställningstagande är ytterst otillfredsställande. EGTC är framförhandlade under en period då det rått osäkerhet i fråga om ratificering av 1999 års Cotif. Avsikten har varit att skapa en avtalsmässig bas för att tillsvidare råda bot på brister och luckor i befintlig järnvägslagstiftning. EGTC är alltså avsedda att tillämpas redan i avvaktan på att lagstiftaren implementerar de principer om ansvarsfördelning som kommer till uttryck i den internationella järnvägskonventionen. Det är därför inte acceptabelt att Trafikverket hänvisar till pågående lagöversyn och därigenom fortsatt undviker att ta ansvar för de konsekvenser som fel och brister i infrastrukturen leder till.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor måste anpassas till europeisk standard snarast möjligt, särskilt i fråga om ansvarsfördelning och möjlighet att framställa regresskrav när skada uppstått på grund av orsaker som annan part ansvarar för.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi och Branschföreningen Tågoperatörerna är överens om att, under första kvartalet 2012, ta fram ett gemensamt förslag till leveransavtal inklusive nya allmänna villkor som har en mer balanserad ansvarsfördelning mellan parterna. Det internationella avtalet European General Terms and Conditions ska ligga till grund för diskussionerna.*

#### **1.4.13 - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Kvalitén på orsaksrapporteringen är i dagsläget bitvis mycket dålig. I punkten utfärdas instruktion till DLC att vägra ändra en felaktig orsakskod under förutsättning att förseningen är mindre än 20 min. (Det är så det kommer att tolkas)

TKAB anser det är orimligt att Trafikverket i JNB talar om för operatören att man inte kan få rättning av felaktig kod för försening under 20 min.

Då den statistik som Trafikverket sammanställer ligger till grund för tunga politiska beslut och åtgärder rörande järnvägssektorn anser i alla fall TKAB att det är oerhört viktigt att den officiella statistik som finns är så rättvisande som möjligt. Eftersom de flesta förseningar som uppstår är betydligt mindre än 20 min finns det risk för felaktiga slutsatser och beslut om det visar sig att rapporteringen fortsätter vara lika dålig och JF dessutom inte får chans att påverka den.

*Trafikverkets kommentar:*

*Det finns synpunkter på bristande kvalitet i orsakskodningen. Vi vidtar därför ett flertal åtgärder för att få bättre kvalitet i orsakskodningen, t.ex. utbildning och enhetliga riktlinjer, funktion för att säkra kvaliteten i rapporteringen etc. För att kunna begära förnyad bedömning av orsakskod måste merförseningen uppgå till en viss nivå, för att inte riskera att det inledningsvis blir en betydande volym förnyad bedömning som kan riskera den operativa verksamheten. Efter samrådet har vi ändrat detta från 20 minuter till 10 minuter.*

#### **3.2 - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

När olycka inträffar är ofta OPA siste man på plats. Inte sällan finns varken räddningstjänst, inblandade fordon, skadeavhjälpare eller operatörens personal kvar på olycksplatsen när OPA slutligen dyker upp. Detta skapar oreda på olycksplatsen och det försenar igångsättningen av trafiken efter olycka eller tillbud. En beskrivning av längsta inställelsetid för OPA bör införas i JNB. På detta sätt skulle genomarbetade planer på bemanning av

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

funktionen tvingas fram, vilket i de flesta fall skulle kunna minska avbrottstiderna högst väsentligt.

*Trafikverkets kommentar:*

*Idag finns det inställelsetider för OPA (olycksplatsansvarig) i samtliga befintliga entreprenadkontrakt som Trafikverket tecknar med underentreprenörer. Dessa tider är oftast samma tider som inställelsetid för felavhjälpare. OPA är den som ska finnas på plats för att leda arbetet under pågående röjning tills denna är avslutad. Därefter, under återställningsarbetet, ska OPA inte delta, då detta är en felavhjälpning.*

*Se BVH 1906. Exemplet ovan bör påtalas för Trafikverkets underhållsområde som får följa upp tiderna.*

## Bilagor

### **BILAGA 3.1 - TILLGÄNGLIG KAPACITET PÅ SIDOSPÅR OCH VÄRMEPOSTER, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Tabellen bör utöver spårlängd även redovisa hinderfri spårlängd på spår, när den är kortare än faktisk spårlängd. Redovisningen för Hagalund avseende spårnumreringarna är otydliga gällande vilken spårgrupp det gäller (t.ex. spår 20). För Göteborg saknas spåren 55, 56 och 57 och vidare menar vi att spåren 0 – 16 på Göteborgs C bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt används som uppställningsspår nattetid. Motsvarande skulle kunna tillämpas för vissa spår på Stockholms C respektive Malmö C som tillgängliga för planerliga nattuppställningar. För Malmö saknas spåren 19 – 25, 27 – 28, 30 och 69 i redovisningen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Uppgifter om hinderfri spårlängd införs i bilagan. Avstämning görs beträffande saknade spår i G och M. Vad gäller att skilja på dag- och nattuppställning kan vi inte göra detta i denna bilaga.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB**

**PSB 1:** Obj 94247: I anmärkningsfältet anges avbrott v 1321, 1326 & 1336 men dessa går inte att hitta, dvs det är oklar omfattning av helgavstängningarna ! Hastighetsnedsättning är för lång.

**PSB 3:** Obj 96724: Avbrott kl 23 – 07 v1330-1342, sträckan FlN-Blg måste avslutas senast 05 för att klara av morgontrafiken. Finns ingen möjlighet att bussa alla dessa morgonpendlare.  
Hastighetsnedsättningar på sträckan kan inte vara 7000 m, den är för

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

lång. Strömförsörjning till uppställda tåg i Falun måste säkerställas.

**PSB 9:** Obj 99594: Dessa jobb får utföras så att det kan köras på ett spår i taget Skattkärrs driftplats. Det är inte acceptabelt att driftplatsen stängs av 10 dygn, detta gör att det inte kan ske något underhåll av regina och Itino i Kristinehamn. Andra arbetsmetoder får tas fram så att det går att köra tåg under arbetsperioden.

Står att det ska vara arbetsnedsättning men ingen längd?

**PSB 12:** Obj 96474: Inkoppling av dubbelspåret som är mellan Mot och My ska inte påverka sträckan Mot – Hpbg. Inlansering av de vägbroar som ska göras är mellan Mot-My. Provning av signal ställverk och annat får göras på de tider då det är tågfrött eller tågen står uppställda i Mot. alltså på nattetid. Motalaverkstad måste även den vara åtkomlig p.g.a. under håll av fordon bl.a. Regina.

*Trafikverkets kommentar:*

*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN TÅGÅKERIET I BERGSLAGEN AB**

**PSB 9 (Skattkärr):** Bör utföras 2012 och då samordnas med broarbeten i Degerfors och ny mötesplats Klingerud – Stenåsen.

**PSB 24 (Stångådalsbanan):** Orimligt långt trafikavbrott, 14 veckor. Bör begränsas. Godstrafiken, som normalt omfattar fem heltåg varje vecka med lövmassaved till Grums, kan inte flyttas över till väg. Alternativet är båt från Baltikum via Öresund och Göta älv till Väneren.

Är det möjligt att korta av trafikavbrottet för godståg till 8-10 veckor? Dessutom är det angeläget, att trafikavbrottet synkroniseras med ev. revisionsstopp på Gruvöns bruk, Grums, vilket brukar vara en vecka varje höst.

*Trafikverkets kommentar:*

*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Trafikverket har i samrådsutgåvan till JNB 2013 begränsat antalet PSB till 24 st vilket vi ser som positivt. I slutlig JNB vill vi dock att antalet är max 20 men helst 10-15 st PSB. Om Trafikverket i framtiden får ett mer utvecklat verktyg för tidtabellskonstruktion så kan antalet PSB tillåtas öka något.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

"OK" i våra kommentarer innebär att vi inte har några synpunkter just nu. Om Trafikverket vill ändra förutsättningarna förbehåller vi oss rätten att återkomma.

PSB 1. GC föreslår att avstängningarna på helger sker v 19, 25 istället för 21 och 26

PSB 2. Ok, under förutsättning att SSAB stälpendeltåg 9115 Bdn-Dmn säkerställs för möjligheten att få köra stax E på omledningssträckan Ob-Gä. Eller att ersättningsläge kan konstrueras normal transportväg annan tid på dygnet. Exempelvis en tidigare avgång för 9114/15 från Luleå ca 18.00, med samma grundförutsättningar och med en normal gångtid på hela sträckan. Som medför att man passerar Ob-Sv strax före 09.00 då objektet har starttid

PSB 3. Tiden för spårbytet Koä-Blg bör avslutas senast 06.30 så att det för Ovako Hofors viktiga flödet av råmaterial (stälmenen) till Hällefors inte berörs. Starttiden kan dock inte ändras från 23.00 till 22.30, för att behålla tidsrymden för objektet

PSB 4. OK under förutsättning att omledningar kan ske via Botnia/Ådalsbanan/OKB (fungerande ERTMS, inkl godkända fordonsutrustningar). Uppställning av fordon får ske på stickspår och stationer med mer än två spår. En senareläggning av objektet längre in på sommaren är önskvärt, tex v 26-33.

PSB 5. OK

PSB 6. OK, under förutsättning att omledningslägen säkerställs i tilldelningsprocessen.

PSB 7 Objektet måste tidigareläggas på grund av att PSB 6 pågår under veckorna 1316-1336 samt att omledningslägen säkerställs via Skånebanan.

PSB 8. GC avvisar helt totalavstängning v30-33 kl 22:00-06:00 då detta påverkar stora delar av trafiken som ankommer Göteborg. Vi ser också stora problem med att stänga ett spår redan kl 22.00 mht den stora trafikmängden. Espdr först från kl 23.00 föreslås. GC föreslår stängning av båda spåren endast n m L, ca 23.00-06.00, n m S ca 20:00-08:00 samt n m M ca 00.30-05:30

PSB 9. Arbetet bör flyttas bakåt in i sommaren, tex v F-S v30-31. Starttiden bör vara n m L med slut n m M.

PSB 10. Utgått.

PSB 11. Utgått.

PSB 12. Tidigarelägg och korta stoppet till L ca 02:00-M 16:00.



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

PSB 13. GC förordar främst avstängningar endast LS. Behövs längre avbrott ska dessa läggas vid Påsk v13 eller Krhfd v 19 samt kring nationaldagen v 23

PSB 14. Kan ej vara samtidigt som PSB 19. GC förordar fler helgavstängningar LS istället för långa stängningar utanför helgerna.

PSB 15. OK, men tveksamt om det ska vara PSB.

PSB 16. OK, men tveksamt om det ska vara PSB.

PSB 17. OK, men tveksamt om det ska vara PSB.

PSB 18. OK, men bör ej vara PSB

PSB 19. Kan ej vara samtidigt som PSB 14. 3 helgavstängningar Äs-Cst på 7 veckor är för mycket. Avstängningen ligger också hela vägen ner till södra Älvsjö. Att alla spår i Äs skulle vara stängda framgår dock inte av begränsningspunkterna. GC avser att köra t/fr Äsg via spåren A6/C6/B6 som inte anges som avstängda.

PSB 20. 3 helgavstängningar på 7 veckor är för mycket, samordning.

PSB 21. 3 helgavstängningar på 7 veckor är för mycket, samordning. Avstängningen ligger också hela vägen ner till södra Älvsjö. Att alla spår i Äs skulle vara stängda framgår dock inte av begränsningspunkterna. GC avser att köra t/fr Äsg via spåren A6/C6/B6 som inte anges som avstängda.

PSB 22. OK

PSB 23. GC motsätter sig denna avstängning då vi tidigare fått både muntligt och skriftligt besked från Citybanan att denna avstängning inte skulle vara nödvändig.

PSB 24. GC vill kunna köra till Hjulsbro varför en uppdelning av arbetet borde göras som medger det.

*Trafikverkets kommentar:  
Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

PSB 16, 17 och 18 bör samordnas. Om möjligt bör även PSB 16, 17 och 18 förläggas till sommarperioden (v26-32).

*Trafikverkets kommentar:  
Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

SL och Stockholmståg framför nedanstående synpunkter på ett antal PSB.

#### PSB13 (95689) – Mäljarbanan avstängning

Detta arbete accepteras inte en vanlig helg utan måste placeras under en långhelg, exempelvis Kristi Himmelfärdshelgen, vecka 1319 (onsdag kväll – natt mot måndag) alternativt under påsken, vecka 1313 (torsdag kväll – natt mot tisdag). Starttiden får inte vara före klockan 20 (men bör inte vara före klockan 22). Att låta detta arbete pågå under normal rusningstrafik får oacceptabla konsekvenser för våra resenärer.

#### PSB14 (95690) – Mäljarbanan avstängning

Detta arbete måste delas upp över två helger och begränsas till fredag kl. 22 – måndag kl. 04. Att låta detta arbete pågå under normal rusningstrafik får oacceptabla konsekvenser för våra resenärer. Arbetet får (oavsett om det ligger kvar som en lång avstängning eller två kortare) inte pågå samtidigt som det är avstängning söder om Cst (PSB19, 20 och 21.)

#### PSB15 (95676) – Mäljarbanan förlängda arbetspass

Med anledning av justerade tider för pendeltågen under T13 behöver tiderna för detta arbete justeras till 1.50 – 8.50. (Oförändrad längd på arbetet.)

#### PSB16 (96574) och PSB17 (96575) – Norra länken, lansering av bro över stambanan

Förläggs till sommarperioden (vecka 1325 – 1333) då trafiken är glesare för de flesta järnvägsbolag.

#### PSB18 (95493) – Citybanan – flytt av kiosk (Karlberg)

Förläggs till klockan 2.20 – 7.20 för bättre samordning med PSB15.

#### PSB19 (95469) – Citybanan inkoppling växlar

Begränsningspunkterna behöver klargöras. Vi förutsätter att det går att nå spår 7 och 8 i Älvsjö söderifrån under arbetets gång och att spår A6, B6 och C6 hålls öppna.

Sträckan för jobbet ska anges som Stockholm C – Älvsjö.

PSB19, 20 och 21 samordnas till totalt sett färre helger med totalstopp Stockholm C - Älvsjö.

Får ej pågå samtidigt som PSB14 (Avstängning Mäljarbanan.)

#### PSB20 (95470) – Citybanan – överdäckning, montering fläktar

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

Vid en avstängning av hela Stockholms södra kommer vi ändå vända tågen vid Älvsjö (söderifrån). Samordnas med arbeten runt Årstaberget för att minska konsekvenserna för resenärerna (exempelvis med PSB19 och 21)?

Får ej pågå samtidigt som PSB14 (Avstängning Mälardalen.)

PSB21 (95476) – Citybanan, inkoppling växlar  
Synpunkter, se PSB19.

PSB23 (99206) – Citybanan, Älvsjö godsbangård  
Arbetet förutsätter att inga avstängningar som påverkar pendeltågstrafiken sker runt Årstaberget under denna period, då godsbangården inte går att använda som omledningsväg.

*Trafikverkets kommentar:*  
*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

CargoNet har tacksamt mottagit att Trafikverket äntligen går på våra tidigare synpunkter att minska antalet PSB till en hanterbar summa. På detta vis kan vi få chans att tågplaneanpassa samtliga tåg som ni då begär.

*PSB nr 1 Svartvik-Söderhamn västra 94247*  
Under trafikavbrotts tid får omledningståg ej störa ordinarie trafik på stambanan Storvik-Ånge

*PSB nr 2 Ockelbo-Storvik 96679*  
OK ej störande för trafiken ARE

*PSB nr 4 Långsele-Anundsjö 98613 .....*  
Cargonet tolkar det så att avstängning av stambanan är lika med 8 veckor vilket är för lång period. Alternativt kan vara att öka personal/maskinstyrkan och utföra detta på halverad tid.  
Cargonet önskar diskutera tider för denna avstängning eftersom den drabbar just stor del av hela nordgående ARE upplägget.  
Skulle detta inte vara möjligt skall Trafikverket tillse att omledning garanteras på andra sträckor och gärna redovisa detta i tidigt läge. Det skall också då tydliggöras vilken utrustning som krävs för fordon på denna omledningssträcka

*PSB nr 7 Markaryd-Hässleholm 96951*  
Objektet inte bara bör utan skall tidigareläggas för att inte utföras samtidigt med avbrottet Åp-Hm. Omledningsmöjlighet skall självklart presenteras.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*PSB nr 9 Skattkärr 99594*

Cargonet anser i grund att man skall göra PSB och med det tågplaneanpassa tågen då man har en lång period. När det gäller enkla helger bör detta utföras med en så kallad vanlig anpassning. Orsaken till detta är att slippa detta med går även/går ej för gällande tåg. Värmland avstängt 4 veckor under hösttid nej tack

*PSB 11 Gubbero-Almedal 97115*

För lång period för detta arbete. Nödvändigt med 5 dagar ?. Kan det utföras under 2 helger istället ? Då klarar sig "vardagstrafiken" mycket bättre. Denna synpunkt utgår eftersom den enligt TRV2011/66694 har utgått 2011-10-24.

*Trafikverkets kommentar:*

*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNS TRAFIK AB**

#### **PSB 24 Spårbyte Linköping - Bjärka-Säby:**

Arbetet är från fredag vecka 1331 till tisdag vecka 1344.

Vi måste under hela arbetet ha möjlighet att angöra Bjärka Säby för att få in och ut tåg på Tjustbanan.

Vi undrar om det verkligen tar så lång tid som 13 veckor att göra ett spårbyte på 2 mil?

KLT förutsätter att Trafikverket samordnar detta arbete med andra tänkta avstängningar på banan.

#### **PSB 5 Spår och Kontaktledningsbyte Emmaboda – Gullberna**

Avstängningstiden i PSB för arbetet är till och med vecka 1344.

Vi har sedan tidigare fått besked från projektet för Järnväg sydost att arbetena på sträckan ska vara avslutade i juni 2013. KLT har inte blivit informerade om förlängningen av arbetet fram till vecka 1344.

*Trafikverkets kommentar:*

*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Det är viktigt att Trafikverket även redovisar större planerade banarbeten som berör viktiga bangårdsområden. Vi har upplevt tidigare år har en del arbeten som berört t.ex. bangården Hagalund "glömts bort" i JNB. Inför presentationen av övriga arbeten som skall komma i april 2012 önskar vi att arbeten som även berör Hagalunds bangård samordnas med arbeten

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

”inom” Hagalund. Synpunkter på PSB 2013 redovisas i **bilaga 2**. I lämnade synpunkter har även beaktats de förändringar som Trafikverket lämnat i skrivelse 2011-10-24.

### **JNB 2013, synpunkter på planerade större banarbeten (PSB)**

**PSB 1:** I anmärkningsfältet anges avbrott v 1321, 1326 & 1336 men dessa går inte att hitta, dvs. det är oklar omfattning av helgavstängningarna.

I den uppdaterade utgåvan anges avbrott v1327 09-24 M-F , vilket inte kan accepteras. Det bör rimligen vara 09-15 även v1327.

Användning av begreppen H/D är inkonsekvent. Begränsningspunkter saknas och man kan förledas att tro att banan är helavstängd vecka 23-26 exempelvis.

Kolumnen H/D bör förtydligas med ytterligare en bokstav, där H står för hastighetsnedsättning, A står för avstängt spår och D står för delavstängt spår eller något liknande.

Om ”H” avser hastighetsnedsättning så saknas längd och sth.

Under de helger som det är helavstängt på OKB får det inte vara några övriga arbeten (varken PSB eller andra) på Norra Stambanan sträckan Gä-Åg-Vns.

**PSB 3:** avbrott nm Ti-nm M (knepig indelning) kl 23 – 07 v1330-1342, sträckan Fln-Blg måste avslutas senast 05 för att klara av morgontrafiken.

Om ”H” avser hastighetsnedsättning så saknas längd och sth, dessutom dubbla rader...

Strömförsörjning till uppställda tåg i Falun måste säkerställas.

**PSB 4:** Förutsätter att det inte är några övriga arbeten på Botniabanan för att säkra omledningsbehov. I beskrivningen nämns en hastighetsnedsättning 10.000 meter till 40 km/h. I rubriken nämns Långsele – Anundsjö, men i beskrivningen Långsele – Aspeå, vad vi förstår gäller detta Långsele – Aspeå, men det bör förtydligas. Tidstapp vid 10 000 m i 40 km/h (från exempelvis 75 km/h) är nästan 10 minuter vilket innebär att tågplanen måste anpassas för detta. Vid samrådsmötet 111018 nämndes att hastighetsnedsättningen kommer vara flytande och ej så lång som 10 000 meter. Förtydligande önskas hur lång sträcka som kommer vara hastighetsnedsatt maximalt; detta för att kunna planera det i tåglägesansökan T13. I och med att det blir en så pass stor gångtidslängning måste vi PSB-anpassa våra tåglägen.

**PSB 7:** Objektet bör bedrivas som nattarbete med arbetstid kl. 20.00–06.30.

**PSB 8.** ”NED alla, UPP alla”. Ordet ”alla” bör väl strykas? Avbrott båda spåren M-S 22.00-06.00 v1330-1333 bör flyttas till v1327-1330. Tågen 420, 447 o 449 går inte under dessa veckor.

Enkelspårdrift bör vara 22.00-06.00. Ej 10.00-06.00 om det skall vara 8 h.

Kontrollera också skrivningen så att det inte blir överlappande dagar då man byter mellan upp och ned.

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684

Projektnr:

**PSB 9:** De 6-timmarspass lördagar, då det inte finns mötesmöjlighet, bör förläggas till natt L-S. 10 dygns avbrott v1334-1335 bör samordnas med objektet Degerfors/Jannelund som finns med under 2012. V1339-1342. Är det meningen att det skall vara totalavstängning i 4 veckor? Eller är det nedsatt sth under dessa veckor? Skall det vara 4 veckor avbrott måste det utredas om det inte går att få till en annan arbetsmetodik.

**PSB 10.** Om objektet kommer till stånd bör det flyttas till före eller efter PSB 8 nattavstängning som vi förordar flyttning av.

**PSB 13:** SJ förordar fler helgavstängningar LS framför långa helgavstängningar som innefattar vardagar. Om långhelg krävs bör arbetet läggas förslagsvis i Påsk, dvs. v 1313 alt 1 maj (v1318) eller Kristi Himmelfärd (v1319), dock ej samtidigt med avbrott Sst. Bör samordnas med totalavbrott Ke.

**PSB 14: FÅR INTE LIGGA SAMTIDIGT MED PSB 19 (totalavbrott Sst)**  
SJ förordar fler helgavstängningar LS framför långa helgavstängningar som innefattar vardagar.

**PSB 15:** vid totalavbrott Sst måste Mäljarbanan vara öppen, dvs. får ej vara samtidigt med PSB 19, 20 eller 21.

**PSB 16:** totalavbrott Ke bör samordnas med PSB 13 totalavbrott Mäljarbanan. Får EJ vara samtidigt med PSB 1 eller totalavbrott Sst.

**PSB 17:** totalavbrott Ke bör samordnas med totalavbrott Fvks-Mrm. Får EJ vara samtidigt med PSB 1 eller totalavbrott Sst.

**PSB 19: FÅR INTE LIGGA SAMTIDIGT MED PSB 14 (totalavbrott Mäljarbanan).** Objektet beskrivs att vara mellan Stockholm C och Stockholm S men begränsningspunkterna är i Älvsjö? Borde samordnas med PSB 20 eller 21 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka.

**PSB 20:** v1344 är olämplig helg (Alla helgons dag) pga. stort resande. Borde samordnas med PSB 19 eller 21 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka.

**PSB 21:** Objektet beskrivs att vara mellan Stockholm C och Stockholm S men begränsningspunkterna är i Älvsjö? Sluttid måndag bör vara 04.30. Borde samordnas med PSB 19 eller 20 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka

*Trafikverkets kommentar:*

*Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **BILAGA 3.2 – PLANERADE STÖRRE BANARBETEN, YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB**

Här vi vill föra fram den generella synpunkten att planerade större banarbeten i högre grad bör genomföras på sätt som reducerar konsekvenserna för JF. Totalavstängningar på bansträckor där omledningsmöjligheter saknas (ex. Malmö gbg-Peberholm) eller är möjliga endast genom större omvägar (ex. Södra stambanan Hässleholm-Nässjö) bör i möjligaste mån reduceras i antal, läggas under lågtrafikperioder samt kortas ned till minsta möjliga tid. För godsjärnvägarna såväl som deras kunder innebär långa totalavstängningar (>24 timmar) störningar i fordonsomlopp och logistikkedjor som ofta tar ett flertal dagar att återställa.

Vidare efterlyser vi redan på ett tidigt stadium en starkare samordning mellan infrastrukturförvaltarna när det gäller planering av större banarbeten i de internationella godskorridorerna, ex. sträckan (Hallsberg-) Nässjö-Malmö gbg – Padborg – Hamburg. Detta gäller även debiteringsmodellerna för tåglägen där dagens (nationella) regelverk gör att om ett tågläge som berör såväl Sverige, Danmark och Tyskland måste justeras p.g.a. ett banarbete i Sverige, tillämpas fulla avbeställningsavgifter för de Danska och Tyska delavsnitten av tågläget.

*Trafikverkets kommentar:  
Se planerade större banarbeten, PSB sidan 67.*

### **BILAGA 3.3 - BEVAKNING AV DRIFTPLATSER, YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB**

Lysvik bör finnas med på listan över driftplatser som tidvis kan vara bevakade. Driftplatsen kan fungera som "blockpost" och därmed öka kapaciteten på banan. Banans återställningsförmåga i störda lägen skulle också påverkas positivt.

*Trafikverkets kommentar:  
Vi har i nuläget ingen möjlighet att flytta upp driftplatsen Lysvik till kategori B eller C, men kommer att titta på frågan inför kommande tågplaner.*

### **BILAGA 3.3 - BEVAKNING AV DRIFTPLATSER, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

När det gäller inkomna ad-hoc ansökningar enligt kategori B samt C, bör det finnas en sista tid då TrV ska svara JF om ansökan kan godtas. Nu anges det när JF senast ska ha inkommit med ansökan, men inte exakt när TrV ska ha svarat.

*Trafikverkets kommentar:  
Svarstider i ad-hoc processen beskrivs i kapitel 4.2.3.*



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **BILAGA 3.3 - BEVAKNING AV DRIFTPLATSER, YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNS TRAFIK AB**

Mörlunda som ska bevakas regelbundet från T12 ska flyttas från kategori D till Kategori B

*Trafikverkets kommentar:  
Mörlunda flyttas till kategori B.*

### **BILAGA 3.4 – BANSTANDARDATA, YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB**

De hastighetshöjande åtgärder som gör på sträckan Ställdalen – Frövi under hösten 2011 bör finnas med. Kan inte se dessa.

*Trafikverkets kommentar:  
Dessa åtgärder är nu införda i bilaga 3.5 JNB 2013, Sth och mh per sträcka.*

### **BILAGA 4.2 PRIORITERINGSKRITERIER - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB**

Beräkningsmodellen är komplicerad och kan uppfattas som mycket oförutsägbar för en enskild sökande. I punkt 6.5 påpekas att modellen inte nödvändigtvis beskriver verkligheten och att ett beslut därför kan överprövas "manuellt" om den sökande lägger fram "bevis" för modellens oförmåga att beskriva verkligheten i ett specifikt fall. Tågkompaniet anser att de oförutsägbara förutsättningarna i kombination med en modell som ställer stora krav på stor administrativ "power" utgör ett hinder för mindre och medelstora entreprenörer att konkurrera på lika villkor. Branschen präglas av redan dålig och dessutom vikande lönsamhet, det är därför sannolikt att de alltmer omfattande och komplicerade processerna i kombination med ökade avgifter och ökad administration kring detta kommer att leda till att avregleringen av marknaden blir en total "sneträff". För att få en fungerande marknad måste i stället en förutsägbar modell införas. Modellen måste kunna garantera en långsiktig trygghet där en enskild operatör kan räkna hem de miljardinvesteringar i fordon som krävs för att kunna få en avreglering värd namnet.

*Trafikverkets kommentar:  
Den beräkningsmodell som ligger till grund för Trafikverkets prioriteringskriterier är dessvärre inte enkel. Anledningen till det kan enklast förklaras av det faktum att järnvägslagen föreskriver att våra prioriteringskriterier ska främja ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Trafikverkets uppfattning är att det kräver en modell som tillräckligt korrekt avspeglar detta lagkrav. Med den omfattning och komplexitet som Trafikverkets tågtrafik har blir dessvärre de faktiska förhållanden som bör beaktas komplicerade.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Nu ligger det trots allt i sakens natur att det alltid kommer att finnas en grad av oförutsägbarhet i den meningen att ingen sökande vet vid ansökningstillfället vilka konkurrerande ansökningar som kommer att kunna påverka möjligheterna till att få tåglägen av ett förutbestämt utseende. Den osäkerheten finns oaktat komplexitet i den modell som räknar ut de samhällsekonomiska värdena.*

*Vi ställer oss positiva till att delge berörda insyn i de uträkningar som ligger till grund för prioritering i den mån sådan har utförts. En förbättrad dialog kompletterad med de underlag som vi får fram vid beräkningar i prioriteringssyfte ligger alltid i vårt intresse.*

## **BILAGA 4.2 PRIORITERINGSKRITERIER - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

### **2. Principiell uppbyggnad av prioriteringskriterier.**

#### **2.1. Grundläggande princip**

*”Den grundläggande principen för Trafikverkets prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan.”*

Ovanstående förutsätter att de indata som skall ligga till grund för en samhällsekonomisk bedömning är riktiga, det som idag kan konstateras är att persontransporter får oskäligt höga värden mot att godstransporter erhåller en oskäligt låg samhällsnytta.

*”Prioriteringskriterierna pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner.”*

Som påpekats tidigare måste denna beräkningsmodell och de förenklingar och schabloner som ingår i denna utvärderas då man kan misstänka att dessa inte presenterar den största samhällsekonomiska nyttan.

#### **2.2 Uppgifter i ansökan.**

*”Alla sökande måste använda detta formulär för att Trafikverket ska kunna ta in uppgifterna systemen, så att ansökan blir korrekt behandlad i tilldelningsprocessen.”*

Om en sökande översänder en fil med ansökan från datasystemet TrainPlan så måste det likställas med att man skapat anvisat formulär.

#### **2.5. Beräkna kostnadsskillnad mellan lösningar (giltiga tåglägen).**

*”Trafikverket måste ofta modifiera ansökta tåglägen i syfte att skapa giltiga tåglägen för alla tåg. Varje modifiering medför på olika sätt planeringseffekter som har betydelse för den samhällsekonomiska nyttan. Dessa planeringseffekter mäts och kostnadsberäknas.”*

Ovanstående förutsätter att de indata som skall ligga till grund för en samhällsekonomisk bedömning är riktiga, det som idag kan konstateras är att persontransporter får oskäligt

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

höga värden mot att godstransporter erhåller en oskäligt låg samhällsnytta.

### **3 Uppgifter som behövs för prioriteringskriterierna.**

#### **3.1. Uppgifter för tågslägen**

*”Ingår i tågssystem ,Tågsläget ingår i tågssystem med regelbundna intervall (styv Tidtabell)”*

Epitetet styv tidtabell där man skapar tågssystem som skall avgå/ankomma samma minuttal under hela trafikdygnet är mycket kapacitetshämmande, på de geografiska platser (storstadsområden) som detta kan komma att bli aktuellt är redan kapaciteten överutnyttjad vilket innebär att denna typ av tågssystem inte kan bli aktuella.

### **4 Indelning i och identifiering av prioriteringskategori.**

#### **4.2. Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier**

*”För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel affärsresande etc.). Dessa variationer kan gälla tiden (vissa dagar, perioder) eller rummet (vissa sträckor).”*

Skrivningen i detta stycke är utformad så att man uppfattar att den endast gäller persontransporter, denna skrift måste väl även gälla godstransporter och då tåg med olika sammansättning under tågets färdväg.

### **6 Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader.**

#### **6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen.**

*”Den beräkningsmodell som ligger till grund för prioriteringskriterierna är en kraftig förenkling av verkligheten. I många fall kan avvikelserna mellan modellen och verkligheten bli avsevärda. Det ligger i modellens natur att fungera så, och parterna måste i viss mån tolerera sådana effekter för att tilldelningsprocessen ska kunna genomföras inom en acceptabel tidsrymd.”*

Då man i tidigare utslag från denna beräkningsmodell funnit kraftiga avvikelser mellan värderingarna av person och godstransporter så förutsätts att man justerat dessa värden till mer verklighetsgrundade data.

#### **Trafikverkets kommentar:**

##### **2.1 Grundläggande princip**

*Beträffande de tidsvärden som anses vara för höga för persontrafiken i förhållande till godstrafiken så är dessvärre tillgängliga underlag för samhällsekonomiska värderingar sannolikt otillräckliga. Det finns behov av att hitta fler och bättre modeller för beräkning av samhällsekonomiska effekter för godstrafiken när det gäller prioritering mellan olika tidtabeller. Av förstäligen skäl kan Trafikverket inte använda egna godtyckliga kostnadsvärden utan är hänvisade till de värden som baseras på befintliga analyser. I Trafikverket pågår*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*arbete med att på något sätt komma framåt i denna fråga, men ännu finns inget färdigt att tillämpa.*

### **2.2 Uppgift i ansökan**

*Angående uppgift i ansökan så är det helt korrekt som Green Cargo nämner, att det som står i Bilaga 4.2, avsnitt 2.2 angående hur ansökan ska inlämnas inte är korrekt. Texten är föråldrad och texten kommer att korrigeras så att det framgår att uppgifter som behövs måste förmedlas via Trafikverkets e-tjänst för ansökan om kapacitet eller genom överföring med filformatet TDEF.*

### **2.5 Beräkna kostnadsskillnad mellan lösningar**

*Se svar ovan till avsnitt 2.1*

### **3.1 Uppgifter för tåglägen**

*Vi delar uppfattningen om att styva tidtabeller skapar lösningar som vid hög belastning kan begränsa den tillgängliga kapaciteten. De sökande har rätt att ansöka om tåglägen på det sätt man önskar inklusive att ange önskemål om styv tidtabell. Det är av den anledningen som Trafikverket vill kunna väga effekterna av ett avsteg från styv tidtabell mot konkurrerande tåglägen.*

### **4.2 Identifieringsvillkor för prioriteringskriterier**

*Beträffande variationer i identifieringsvillkoren så kan givetvis även sådana förekomma för godstrafikens identifieringsvillkor, t.ex. variationer i transportvolym och tidskänslighet. Sådana variationer är dock avsevärt mycket ovanligare eftersom godståg i allmänhet har färre trafikutbyten där dessa villkor kan ändras. Exemplet avspeglade en förväntad problembild, men om så önskas, kan vi förvisso lägga till detta exempel till en kommande utgåva av Järnvägsnätsbeskrivningen.*

### **6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen**

*Även här hänvisas till svaret ovan under avsnitt 2.1.*

## **BILAGA 4.2 – PRIORITERINGSKRITERIER, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

### **Styva tidtabeller**

Vi har under processen med att arbeta fram prioriteringskriterier förstått att Trafikverket, liksom vi och många fler, inser att styva tidtabeller i den typ av trafik som bl.a. SL bedriver har ett stort värde, inte minst för att det ökar möjligheten att attrahera fler resenärer – det handlar om ett kundtillvänt trafikutbud som bidrar till att göra det lätt att resa kollektivt.

Det är SLs bestämda uppfattning att styva tidtabeller i frekvent lokal och regional trafik är en av de faktorer som bäst bidrar till att kunna öka resandet respektive vidmakthålla ett högt resande. Styva tidtabeller ger resenärerna möjlighet att på ett enkelt sätt lära sig tidtabellerna utan att för varje resa behöva kontrollera när tåget ska gå. Det ökar också möjligheten att ha styva tidtabeller även i anslutande trafik.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

För att detta ska fungera ska normalt samma styva tidtabeller gälla hela trafikdygnet alla dagar i veckan.

Det ska vara enkelt att resa, och styva tidtabeller är ett mycket bra sätt att bidra till att göra det enkelt och åtminstone minska skillnaden mellan bil och kollektivtrafik. Om branschen menar allvar med att eftersträva en kollektivtrafik som är till för resenären, inte bara i ord utan också i handling, så måste styva tidtabeller ges ett mycket högt värde åtminstone i frekvent lokal och regional trafik. Därför blir vi mycket bekymrade över att Trafikverket ännu inte tagit fram förslag till hur styva tidtabeller ska kunna värderas i kapacitetsfördelningen. Vi anser att värdet av styva tidtabeller är så stort att användandet av prioriteringsmodellen ska vänta tills värden arbetats fram för styva tidtabeller.

#### Tomtåg

Tomtågen ges ett lågt värde i JNB-remissen. Vi anser att man inte generellt kan säga att tomtågen är minst värda av allt som söker kapacitet på spåren.

Det är inget som helst självändamål att köra tomtåg. Rimligen anstränger sig varje järnvägsföretag till det yttersta för att hålla nere tomtågskörningarna till ett absolut minimum, men de kan inte helt undvikas bl.a. eftersom transporter till/från depåer och uppställningsplatser är nödvändiga.

Om tomtågen ofta nedprioriteras för att banan ska stängas av för banarbeten kommer det ofelbart gå ut över möjligheten att underhålla fordonen. Detta måste tas hänsyn till vid prioriteringar mellan tomtåg och banarbeten.

Om tomtågen som regel ska stå tillbaka för annan trafiks produktionsapparat (till exempel växling med godståg) så kommer också det medföra minskad tid för underhåll och att tomtågen tar upp ännu mer linjekapacitet än annars i och med att de behöver köras fram tidigare.

Vi föreslår att tomtåg på väg till ett uppdrag ska ges högre tidsvärden än tomtåg på väg till depå eller uppställning. I förslaget till JNB2013 så har tomtågen getts ett mindre värde än tidigare, vilket går emot vår uppfattning.

#### Växling

Prioriteringskriterierna tycks sakna värdering av växlingsrörelser. Här anser vi att i de fall växlingsrörelser ligger i konflikt med tåg, vare sig det handlar om resandetåg, godståg eller tomtåg, så ska växlingsrörelserna tidtabelläggas.

Ofta ges idag växlingsrörelser ett helt tidsspänn som man kan disponera. Det är inte osannolikt att ett sådant tidsspänn upptar mer kapacitet än vad som verkligen behövs för de nödvändiga växlingsrörelserna. Så länge det inte finns några konflikter så gör det kanske ingenting, men om det finns konflikter så bör man "tidtabellägga" växlingsrörelserna och därmed förhoppningsvis hitta kanaler som kan fungera både för växlingen och för berörda tåg.

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### *Trafikverkets kommentar:*

##### *Styva tidtabeller*

*Utredning av de ekonomiska effekterna som uppstår vid avsteg från önskade styva tidtabeller är i det närmaste avslutad. För Trafikverket återstår att utvärdera utredningens resultat och analysera hur det ska kunna inkluderas i den räknemodell som vi använder i vårt planeringsverktyg TrainPlan. Om vi finner att resultatet går att införa så krävs sedan en anpassning av planeringsverktyget innan dessa effekter kan komma att ingå i modellen. Först när ovan angivna uppgifter är lösta kan dessa effekter ingå i prioriteringskriteriernas beräkningsmodell, det blir dessvärre inte klart till tagplan 2013.*

##### *Tomtåg*

*Den samhällsekonomiska modellen beräknar förändringar i produktionskostnader och kostnader relaterat till transportarbetet. För tomtåg finns produktionskostnader men det förekommer inget transportarbete. Prioriteringsmodellen ska kunna ge svar på vilket tåg som ska "vänta mer" och vilket som ska "vänta mindre". Tidskostnaderna som varje prioriteringskategori har, ska beskriva den marginalkostnadsförändring som sker vid förlängning eller förkortning av transporttiden/restiden. Om transporttiden för ett tomtåg ska bli mindre så blir den högre för ett annat tåg (som då får förlängd restid). Det är då tidsvärdena kommer in.*

*SL ifrågasätter om t.ex. en växling med godståg ska ha högre tidsvärde än en tomkörning. Men det är inte logiskt att t.ex. 10 min förlängning av en tomtransport av ett pendeltåg skulle medföra en högre samhällsekonomisk kostnad än 10 min förlängning av godstågsväxling, som trots allt har en transportuppgift av att förflytta godsvagnar till en godskund och då kan komma att levereras 10 min senare. SL föreslår även att tomtåg på väg till ett uppdrag ska ha högre tidsvärde än på väg från. Men vi kan inte finna någon samhällsekonomisk tidskostnad som skiljer sig i dessa fall. Att säkerställa att tomtågen planeras så att de kommer fram till sitt uppdrag i tid görs genom att ange korrekta associationer som i Trafikverkets modell säkerställer dessa ankomster. För att tomtåget ska komma i tid till sitt uppdrag måste det vid konflikt helt enkelt lämna sin uppställning/underhållsdepå tidigare.*

*Det vore kanske bra om SL tydliggör sina bekymmer genom konkreta fall och kanske även exemplifierar hur nuvarande tidsvärden har lett till att banarbeten nedprioriterat tomtåg och hur det fallit ut. Kanske bör vi tillsammans med SL gå igenom beräkningsmodellens funktionssätt utifrån konkreta fall för att se om det finns behov av förändringar i modellen.*

##### *Växling*

*Växling är en rörelseform. Prioriteringskriterierna tar ingen hänsyn till rörelseformen för en tågtransport. Det innebär att växling ingår i modellen och hanteras i enlighet med sin samhällsekonomiska nytta.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

### **BILAGA 4.3 – TRAFIKKALENDER 2013, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Enligt Green Cargo skall 2013-05-02, 2013-06-07 samt 2013-12-27 trafikeras som måndag.

*Trafikverkets kommentar:*

*För datumen 2013-05-02 och 2013-06-07 följer trafikkalendern samma mönster som fanns i 2012. Vad gäller datumet 2013-12-27 så ingår det i den kalender som gäller för tågplan 2014 och kommer att ses över till kommande JNB.*

### **BILAGA 4.4 – KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

#### **3.2. Trångsektorsplan Göteborg.**

*"Marieholmsbron är öppningsbar för båttrafik på Göta älv. Generellt har tågtrafiken företrädde gentemot båttrafiken. Under Tågplan 2012 pågår ett försök med att tidtabellslägga även broöppningstider på Marieholmsbron."*

Broöppningarna är fastlagda i Banarbetsplan 2013, är detta även under 2013 ett försök?

*Trafikverkets kommentar:*

*Försöket med fastlagda öppningstider på Göta Älv har inte utvärderats färdigt. Föranleder ingen textändring.*

### **BILAGA 4.4, KAP 3 TRÅNGSEKTORSPLANER, YTTRANDE FRÅN AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

SL är positivt inställda till användningen av trångsektorsplaner då det ger goda förutsättningar att kunna planera trafiken med god framförhållning, och för trafikens punktlighet.

Vid kapacitetsproblem på sträckor inom Trångsektorsplan Mälardalen bör även övervägas möjligheten att kräva att snabbare tåg körs något långsammare för att ge samtliga järnvägsföretag möjlighet att komma fram med sina tåg.

Kanalsystemet på sträckan Stockholm C – Stockholms södra har 28 förplanerade tåglägen av vilka 16 är avsatta för trafik till/från innerspären på sträckan Stockholms södra – Älvsjö och 12 till/från ytterspären på samma sträcka. För att ett tåg inte ska ta två tåglägen i anspråk anser vi att tåg som framförs på innerspären på sträckan Stockholms södra – Älvsjö, även ska fortsätta på innerspären söder om Älvsjö och vidare på banan via Tumba – Södertälje hamn (alternativt mot Nynäsbanan eller Älvsjö godsbangård). Tåg som ska köras via Grödingebanan ska köras på ytterspären hela vägen mellan Stockholms södra och Flemingsberg. Detta är synnerligen viktigt under högtrafikperioderna.

SL planerar att för T13 ansöka om upp till 15 tåglägen per timme och riktning genom centrala Stockholm.



2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

#### Trångsektorsplan Mälardalen

På sida 7 i rapporten Trångsektorsplan Mälardalen Planeringsförutsättningar (TRV 2011/54502) så anges att tågens genomsnittliga hastighet på innerspårerna mellan Solna och Skavstaby förutsätts uppgå till 70 – 80 km/h. Då pendeltågen på sträckan har en medelhastighet på cirka 60 km/h så bör förutsättningarna ändras till 60 – 70 km/h.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Antalet förplanerade tåglägen Stockholm C – Stockholm södra är 28 st var av 4 st tåglägen är reserverade för återställning av trafiken. Det återstår således 24 st tåglägen för att bedriva järnvägstrafik.*

*Trångsektorsplanerna eftersträvar ett effektivt kapacitetsutnyttjande genom att separera långsamma och snabba tåg på fyrspårssträckorna. Vid konstruktion av tågplanen tilläts avvikelser som innebär kryssning mellan inner- och ytterspår i vissa fall, detta stjäl visserligen kapacitet men ett förbud skulle hindra trafikutvecklingen. Exempel med kryssning finns både på Ostkustbanan och Västra stambanan. Trångsektorsplanen är inte tvingande utan mindre avsteg kan ske vid konstruktion av tågplanen. Utgångspunkten är att få ett effektivt kapacitetsutnyttjande och en tidtabell som är robust mot störningar. SL:s synpunkt om ökad styrning av kapacitetsutnyttjande för fyrspårssträckorna i Trångsektorsplan Mälardalen avslås.*

*Trafikverket bifaller SL:s synpunkt om medelhastighet. Text om medelhastighet mellan Solna och Skavstaby ändras till hastighetsintervallen 60 – 80 km/tim för innerspår och 160 – 180 km/tim för ytterspår.*

#### **BILAGA 4.4 – KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR, YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

CargoNet är förvånad över att Trångsektorplan även har linjen Göteborg-Öxnered med. Godssidan har under många år kört omledningstrafik via Uddevalla o Herrljunga under sommartid. Detta för att Trafikverket då byggt dubbelspår på sträckan. Resultat blir då att banan hamnar under trångsektor Norge/Vänerbanan. Vi anser detta vara märkligt och önskar en förklaring.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Det finns stor efterfrågan för person- och godstrafik i Göteborgsområdet och kapacitetsbegränsningarna är stora eller medelstora. Genom Trångsektorsplan tydliggör Trafikverket tillgänglig kapacitet 2013 på sträckan Göteborg – Öxnered med färdigbyggt dubbelspår. Norge/Vänerbanan är en del av Trångsektorsplan Göteborg som är framtagen utifrån fasta ankomst/avgångstider vid Göteborg C.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## **BILAGA 4.4 – KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

### 3. Trångsektorplaner

#### *Trångsektorplan Skåne*

SJ välkomnar att Trafikverket nu tagit fram en s.k. trångsektorplan även för Skåne, som rätt utformad och rätt tillämpad ger förbättrade möjligheter ur kapacitetstilldelningssynpunkt. Det är viktigt att Trafikverket vid utformningen av trångsektorplanen alltid beaktar kraven på likabehandling och konkurrensneutralitet. Härvidlag tvingas SJ konstatera att det finns möjlighet till förbättringar.

SJ noterar att den nya trångsektorplanen för Skåne är tydligt utformad för att i första hand tillgodose tåglägen för lokal och regional trafik. Den trafik regionala upphandlande myndigheter förväntas ansöka om är till 100 % tillgodosedd i trångsektorplanens strukturella utformning. Detta har fått som konsekvens att planen däremot är otillfredsställande vad gäller fjärtrafikens behov av tåglägen. Fjärtrafikens behov i hela det aktuella stråket måste beaktas i högre utsträckning. Behovet är följande per timme:

- En kanal för snabbtåg sth 200 S M-Cst-M med 8 uppehåll och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen .
- En kanal för snabbtåg sth 200S M-Cst-M med uppehåll Lu, Hm och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen . Denna kanal förväntas inte användas varje timme, men dock i peak.
- En kanal för snabbtåg sth 200S M-Hm(-G) med uppehåll i Lu, Hm och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen .  
En kanal för annat fjärrtåg sth 160B M-Cst-M med gott läge hela vägen. Denna kanal förväntas inte användas varje timme, men dock i peak.

#### *Trångsektorplan Göteborg*

Planens utformning är principiellt tillfredsställande. Vi saknar uppgifter om kanalernas förläggning i tiden längs vägen. Vi förutsätter att fjärrtågskanalerna utformas utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen. Kanalen från Göteborg 55 mot VKB beskrivs som ett läge för gods. Vi förmodar att det är en felskrivning; bör vara snabb.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi korrigerar felskrivning om godstågsläge från Göteborg 55 mot VKB.*

*Vi anser att den framtagna Trångsektorsplanen för Skåne är framtagen utifrån behov för långväga och regional persontrafik, samt godstrafik.*

*Trångsektorsplanen är framtagen utifrån att få ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och är en tidtabellsåtgärd utifrån steg 2 i fyrstegsprincipen. Trångsektorsplaner är en samhällsekonomisk effektiv helhetslösning, och uppfyller kravet att planen ska vara robust mot störningar.*

*Det behov SJ anser föreligga för långväga persontrafik, totalt fyra kanaler per timme och riktning Malmö- Hässleholm, är inte helt tillgodosett i trångsektorsplanen. Planen omfattar fem snabba lägen per timme och riktning. Utöver långväga persontrafik passar dessa lägen för Öresundstågen. Utbudet i T12 är*

2012-01-31

Ärendenr: TRV 2011/11684

Projektnr:

*två Öresundståg per timme och riktning i styv tidtabell hela dagen med ett tillkommande tåg i högtrafik. Om detta skall bibehållas, finns för den långväga persontrafiken med detta beräkningssätt 2- 3 lägen per timme och riktning. Trångsektorsplanen anger för vissa tåg ett tidsspann i Hässleholmsändan, som innebär att dessa lägen är användbara för olika fordonstyper och uppehållsbild – dvs. de är inte i förväg utpekade som lämpliga för en specifik tågtyp. Detta innebär att det inte går att exakt ange antalet lägen för den långväga persontrafiken. Genom att ange tåglägen på detta mer öppna och flexibla sätt säkerställer vi ett effektivt utnyttjande och undviker vakanta ej utnyttjade tåglägen.*

*SJ beskriver de önskade lägena för långväga persontrafik som tåg M- Cst eller M- G. Trångsektorsplanen tar i princip slut i Hässleholm även om det givetvis är en målsättning att hitta lägen som passar för en tänkt fortsättning mot Cst, G eller Kristianstad. Trångsektorsplanerna för M, G och Cst- området är dock i nuläget inte konstruerade så att man med hjälp av dessa erhåller fungerande tåglägen M- G eller M- Cst. Detta försvåras bl.a. av tågens olika uppehållsbild, olika fordonstyper och banarbetstillägg som varierar i omfattning och geografi mellan olika tågplaner. Eftersom trångsektorsplanerna i princip bara beskriver högtrafiktimmarna, kommer ett tåg M- G eller M- Cst knappast att framföras genom mer än en trångsektorsplan. Exempelvis kommer tåg som startar i högtrafik i Cst eller G att komma till M- området efter högtrafikens slut och därmed tillämpas inte trångsektorsplanen. Eftersom kapacitetsutnyttjandet i M-området för tåget i detta exempel är lägre, har man större möjligheter att hitta acceptabla lösningar.*

*De kanaler SJ behöver tillgodoses enligt följande:*

*Snabbtåg M- Cst med 8 uppehåll: tågläge 21b respektive tågläge 2.*

*Snabbtåg M- Cst med uppehåll Lu och Hm: Endast enstaka tåg av denna typ har körts genom åren och har mera varit av typen skraddarsydd lösning för varje enskilt tåg. Upphållsbilden har varierat från år till år och från tåg till tåg. Generellt är det svårt att hitta tidtabellslösningar för dessa tåg, vilket exemplifieras av tåg 504 som i T11 innebar en förklaring om överbelastning. Inga helt passande tåglägen för dessa tåg finns i trångsektorsplanen. Södergående tåg av denna typ kommer sannolikt utanför högtrafiktimmarna. På nordgång kan tågläge 30 användas, dock med oönskade tidsförluster för infasning m.m. En kombination av lägena 2 och 30 kan också tänkas.*

*Snabbtåg M- Hm- G: Tågläge 15b respektive tågläge 6. Tågläge 6 förväntas också vilja trafikeras av Skånetrafikens insatsläge för Öresundståg.*

*Annat fjärrtåg: Tågläge 15 b eller 19 respektive tågläge 30. Tågläge 15b även användbart för tåg från G (se ovan) och tågläge 19 för insatsläge för Öresundståg.*

*Vi noterar SJ AB:s inkomna synpunkter på Trångsektorsplan Skåne 2013. Trångsektorsplanerna behöver utvecklas vidare. Framtagande av Trångsektorsplan Skåne 2014 kommer att ske i samråd med berörda Järnvägsföretag.*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

## **BILAGA 5.1 – TRAFIKINFORMATION, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

SJ efterlyser ånyo möjligheten att kunna beställa högtalarutrop vid vissa stationer och för vissa tåg även på engelska. Det måste anses vara en klar brist att Trafikverket inte erbjuder denna möjlighet i vart fall som en tilläggstjänst för högtalarutrop för vissa tåg på Stockholm C och Malmö C i gränsöverskridande trafik, t.ex. under sommarperioden.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets tjänsteutbud omfattar inte möjligheten att beställa utrop på engelska. Vi har tidigare noterat SJ AB:s önskemål om att kunna beställa utrop på engelska och samrådsvaret för JNB 2013 uttrycker igen detta önskemål. Vi finner dock anledning att i dagsläget främst fokusera på kvalitetshöjande åtgärder avseende befintliga tjänster inom området trafikinformation. Inför T13 är det inte aktuellt att utöka tjänsteportföljen med utrop på andra språk än svenska.*

*En del i det fortsatta tjänsteutvecklingsarbetet inom området trafikinformation för kommande tågplaner efter T13 är att förtydliga hela tjänsteområdet för utropstjänster. Ställningstagande till utrop på engelska kommer att vara ett delområde.*

## **BILAGA 6 - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMANIET AB**

Täglägesavgiften på sträckan Gä-Sv-Avky-H-My elvadubblas på två år. Denna höjning kan väl närmast beskrivas som en kalldusch vilken hotar TKABs existens då en mycket stor del av vår trafik bedrivs på denna sträcka. En sammanräkning visar en plötslig kostnadsökning på 6 500 000 kr/år (Redan under 2013 har alltså den sammanlagda effekten för vår trafik hamnat på + 60% i avgifter) Inom gällande avtalsperiod med vår uppdragsgivare finns inte avtalsmässigt utrymme att hämta tillbaka avgiftshöjningar av den här typen. Inte heller slutkunden bedöms ha betalningsvilja nog för att kompensera detta då biljettpriserna redan är på en nivå där ytterligare höjningar bara styr bort kunden till andra trafikslag. Trafikverket har aviserat att man avser att fördubbla banavgifterna på 5 år, det som då känts naturligt är att räkna med just detta. Verkligheten har dock visat sig vara ett lotteri där utfallet beror på var man bedriver sin trafik. Höjningen för vår del hamnar, som det nu ser ut, på betydligt större summor inom betydligt kortare tid än vad man tidigare har haft anledning att anta.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Vi följer de ställningstaganden som regeringen tagit avseende banavgifter och avgiftsnivåer (fördubbling av avgifterna till 2013 och att avgifterna ska uppgå till 15,6 miljarder under hela planperioden 2010-2021). Vi har följt regeringens ställningstagande och avgiftsnivån för 2013 motsvarar tidigare ställningstagande inkl. hänsyn till inflation (prisnivå).*

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

*Tåglägesavgiften har, som en del i att utveckla ett mer differentierat avgiftssystem, differentierats i tre nivåer utifrån järnvägsnätets standard/prestanda och där även sträckornas attraktivitet är en faktor som vägts in. Vi har successivt justerat tåglägesavgiften avseende antal nivåer och vilka linjesträckningar som ska ingå i högnivå för att få så rimliga förutsättningar som möjligt för ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet. Godsstråket genom Bergslagen inkl sträckan Gävle-Storvik, har en standard/prestanda som motsvarar högnivå och bör därför ha tåglägesavgift hög.*

*Tågkompaniets synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## **BILAGA 6.2 – ORSAKSKODER FÖR KVALITETSAVGIFTER, YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN**

Bilaga 6.2 beskriver orsakskoder för kvalitetsavgifter och avbokningsavgifter. ÖstgötaTrafiken ser ev.farhågor med TRV:s operativa bedömning i samband med orsakskodning av försenade tåg. Denna hantering måste i våra ögon kvalitetssäkras på ett bra sätt. Bedömning av ursprungsorsak kontra tillkommande orsak, kodning omloppsförsening i sammanhanget mm. Förväntas THM / JF anförskaffa fler fordon för att eliminera omloppsförseningsavgifter, är en fråga vi kan ställa oss.

*Trafikverkets kommentar:*

*Det finns synpunkter på bristande kvalitet i orsakskodningen. Vi vidtar därför ett flertal åtgärder för att få bättre kvalitet i orsakskodningen, t.ex. utbildning och enhetliga riktlinjer, funktion för att säkra kvaliteten i rapporteringen etc.*

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

## Planerade större banarbeten PSB 2013

<b>PSB nr (obj nr)</b>	<b>Trafikverkets samrådssvar / Inkomna synpunkter</b>
1 94247	(Svartvik)-(Söderhamn V), Närtidssatsning – Gävle-Sundsvall
	<p>Trafikverkets kommentar:          Hastighetsnedsättningarna kan vi inte korta ner pga spårtekniska omständigheter. Helgavstängningarna finns i ett eget objekt och vi kan inte flytta stoppen tillbaka i tiden för att vi inte får tillräckligt med tid att göra förarbeten inför stoppen. V1327 är en felskrivning det ska vara 09.00-15.00.</p> <p><b><u>TKAB:</u></b>          I anmärkningsfältet anges avbrott v 1321, 1326 &amp; 1336 men dessa går inte att hitta, dvs det är oklar omfattning av helgavstängningarna! Hastighetsnedsättning är för lång.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          GC föreslår att avstängningarna på helger sker v 19, 25 istället för 21 och 26</p> <p><b><u>CargoNet:</u></b>          Under trafikavbrotts tid får omledningståg ej störa ordinarie trafik på stambanan Storvik-Ånge</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>          I anmärkningsfältet anges avbrott v 1321, 1326 &amp; 1336 men dessa går inte att hitta, dvs. det är oklar omfattning av helg-avstängningarna.          I den uppdaterade utgåvan anges avbrott v1327 09-24 M-F, vilket inte kan accepteras. Det bör rimligen vara 09-15 även v1327.          Användning av begreppen H/D är inkonsekvent.          Begränsningspunkter saknas och man kan förledas att tro att banan är helavstängd vecka 23-26 exempelvis. Kolumnen H/D bör förtydligas med ytterligare en bokstav, där H står för hastighetsnedsättning, A står för avstängt spår och D står för delavstängt spår eller något liknande.          Om "H" avser hastighetsnedsättning så saknas längd och sth.          Under de helger som det är helavstängt på OKB får det inte vara några övriga arbeten (varken PSB eller andra) på Norra Stambanan sträckan Gä-Åg-Vns.</p>
2 96679	(Ockelbo)-(Storvik), Kontaktledningsbyte
	<p>Trafikverkets kommentar:          Omledning över Ockelbo-Gävle för tåg med stax E är inte möjligt</p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>förrän åtgärder som erfordras har åtgärdats, linjeboken gäller som trafikal förutsättning.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        Ok, under förutsättning att SSAB stälpendeltåg 9115 Bdn-Dmn säkerställs för möjligheten att få köra stax E på omledningssträckan Ob-Gä. Eller att ersättningsläge kan konstrueras normal transportväg annan tid på dygnet. Exempelvis en tidigare avgång för 9114/15 från Luleå ca 18.00, med samma grundförutsättningar och med en normal gångtid på hela sträckan. Som medför att man passerar Ob-Sv strax före 09.00 då objektet har starttid</p> <p><b><u>CargoNet:</u></b>        OK ej störande för trafiken ARE</p>
3 10002 96724	<p>(Storvik)-(Borlänge), Spårbyte (Föarbeten)        Korsnäs-(Borlänge), Spårbyte</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:        En nedkortning till 6 timmar per natt innebär en, nära nog, halvering av effektiv spårbytestid och medför därför behov av motsvarande fler antal veckor. Detta är ej möjligt med tanke på tiden på året. För att genomföra arbetet nattetid krävs åtta timmar per skift.        Projektet har ballastreningsmaskiner, spårbyteståg samt spärriktare som alla genererar nedsättningar.        Hastighetsnedsättning kan därför ej kortas av.        Kraftförsörjningen till uppställda tåg i Falun bevakas av projektet.        Målsättningen är att antalet skift med spänningslös kontaktledning på Falu bangård skall minimeras.</p> <p><b><u>TKAB:</u></b>        Obj 96724: Avbrott kl 23 – 07 v1330-1342, sträckan Fln-Blg måste avslutas senast 05 för att klara av morgontrafiken. Finns ingen möjlighet att bussa alla dessa morgonpendlare.        Hastighetsnedsättningar på sträckan kan inte vara 7000 m, den är för lång. Strömförsörjning till uppställda tåg i Falun måste säkerställas.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        Tiden för spårbytet Koä-Blg bör avslutas senast 06.30 så att det för Ovako Hofors viktiga flödet av råmaterial (stälämnerna) till Hällefors inte berörs. Starttiden kan dock inte ändras från 23.00 till 22.30, för att behålla tidsrymden för objektet</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>        avbrott nm Ti-nm M (knepig indelning) kl 23 – 07 v1330-1342, sträckan Fln-Blg måste avslutas senast 05 för att klara av morgontrafiken. Om "H" avser hastighetsnedsättning så saknas</p>



2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	längd och sth, dessutom dubbla rader... <b>Strömförsörjning till uppställda tåg i Falun måste säkerställas.</b>
<b>4 98613</b>	<b>(Långsele)-Anundsjö, Förarbete/Spårbyte</b>
	<p><b>Trafikverkets kommentar:</b>          Hela projektet avser sträckan Långsele-Anundsjö, under 2013 sker förarbete inom sträckan Aspeå-Anundsjö och spårbyte sker inom sträckan Långsele-Aspeå.          Förutsättningarna som råder på sträckan kommer enligt vår bedömning medföra att respektive arbetsmoment tar längre tid att utföra och därför krävs det en hastighetsnedsättning på sth 40 km/h i max 10000 meter. Den nedsättningen är flytande och det innebär att den förflyttar sig inom sträckan Långsele-Aspeå som är ca 4 mil. Vår målsättning är dock att höja upp hastigheten till sth 70 km/h så snabbt det är möjligt då vi är väl medvetna om problemen.          Trafikverkets bedömning är att vi inte kan minska behovet av arbetstider då tillgången på både personal samt maskinutrustning är begränsad och för att kunna uppnå en produktionsteknisk lösning så krävs begärda tider. Arbetet är även samordnat med spårbytet på sträckan Storvik-Borlänge varför en senareläggning skulle medföra att båda spårbytena pågick samtidigt.          Uppställning av arbetsfordon planeras att ske i första hand så att det påverkar trafiken på minsta möjliga sätt men då tillgången på uppställningsspår är begränsad inom det närliggande området kan vi bli tvingade att även använda huvudspår.           Om kapacitet för omledning av tåg ansöks så hanteras dessa vid tilldelningsprocessen.          JF uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tågslägena får bästa förutsättningar för JF önskemål.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          OK under förutsättning att omledningar kan ske via Botnia/Ådalsbanan/OKB (fungerande ERTMS, inkl godkända fordonsutrustningar). Uppställning av fordon får ske på stickspår och stationer med mer än två spår. En senareläggning av objektet längre in på sommaren är önskvärt, tex v 26-33.</p> <p><b><u>CargoNet:</u></b>          Cargonet tolkar det så att avstängning av stambanan är lika med 8 veckor vilket är för lång period. Alternativt kan vara att öka personal/maskinsstyrkan och utföra detta på halva tiden.          Cargonet önskar diskutera tider för denna avstängning eftersom den drabbar just stor del av hela nordgående ARE upplägget.          Skulle detta inte vara möjligt ska Trafikverket se till att omledning garanteras på andra sträckor och gärna redovisa detta i ett tidigt läge. Det ska också tydliggöras vilken utrustning som krävs för</p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>fordon på denna omledningssträcka.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>          Förutsätter att det inte är några övriga arbeten på Botniabanan för att säkra omledningsbehov.          I beskrivningen nämns en hastighetsnedsättning 10.000 meter till 40 km/h. I rubriken nämns Långsele– Anundsjö, men i beskrivningen Långsele – Aspeå, vad vi förstår gäller detta Långsele – Aspeå, men det bör förtydligas.          Tidstapp vid 10 000 m i 40 km/h (från exempelvis 75 km/h) är nästan 10 minuter vilket innebär att tågplanen måste anpassas för detta. Vid samrådsmötet 111018 nämndes att hastighetsnedsättningen kommer vara flytande och ej så lång som 10 000 meter. Förtydligande önskas hur lång sträcka som kommer vara hastighetsnedsatt maximalt; detta för att kunna planera det i tåglägesansökan T13.          I och med att det blir en så pass stor gångtidförlängning måste vi PSB-anpassa våra tåglägen.</p>
5 96821	<p>Emmaboda-Karlskrona C, Spår och kontaktledningsbyte          Emmaboda-Gullberna</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:          Förlängningen av arbetstiden presenteras just i och med denna JNB-remiss. Det innebär nästan två års framförhållning, och ligger inom ramarna för vad Trafikverket är ålagda att göra.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          OK</p> <p><b><u>Kalmar Läns Trafik AB:</u></b>          Avstängningstiden i PSB för arbetet är till och med vecka 1344. Vi har sedan tidigare fått besked från projektet för Järnväg sydost att arbetena på sträckan ska vara avslutade i juni 2013. KLT har inte blivit informerade om förlängningen av arbetet fram till vecka 1344.</p>
6 96835	<p>Åstorp-Hässleholm, Hässleholm-Åstorp          Kontaktledningsupprustning</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:          I tågplaneansökan i april 2012, måste omledningslägen sökas. Därefter påbörjas processen med att säkerställa omledningslägena.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          OK, under förutsättning att omledningslägen säkerställs i tilldelningsprocessen</p>
7 96951	<p>Markaryd-(Hässleholm), PNOK Markaryd Vittsjö Bjärnum</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:          Objektet har blivit justerat i tid för totalavstängningen, ligger veckorna 1313-1315. Tiderna i veckorna 1312, 1316-1318 ligger kvar</p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>08.30 – 15.30, eftersom det drabbar minst antal tåg under dessa timmar.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        Objektet måste tidigareläggas på grund av att PSB 6 pågår under veckorna 1316-1336 samt att omledningslägen säkerställs via Skånebanan.</p> <p><b><u>CargoNet:</u></b>        Objektet inte bara bör utan skall tidigareläggas för att inte utföras samtidigt med avbrottet Åp-Hm. Omledningsmöjlighet skall självklart presenteras.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>        Objektet bör bedrivas som nattarbete med arbetstid kl. 20.00–06.30.</p>
<p>8 96932</p>	<p>(Lerum)-(Jonsered Ö), Aspentunneln sprutbetongarbeten</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:        Tunneltaket behöver säkras för att det skall kunna gå trafik där överhuvudtaget. Åtgärderna har legat i plan tidigare, men har fått utgå då arbetets upplägg fått ses över då de ansetts allt för trafikstörande. Efter omarbetning och nya lösningar för att uppfylla säkerhetskraven är objektet åter med det minimum av tågstörning som är nödvändig för den planerade insatsen. GCAB:s förslag omöjliggör för den tvingande insatsen att bli utförd. SJAB:s påpekande om "alla" och "10 – 06" är nu korrigerat till "N/U" respektive "22 – 06". Förslaget om veckoflytt läggs på is tills vidare; antalet tåg då alla JF summeras i de föreslagna veckorna är normalt sett lägre. Får vi indikationer om t13 som ger numerärt stöd för SJAB:s synpunkt, så väcker vi frågan i samråd under processen. TRV har noterat att inga dagar skall gå omlott då skifte mellan upp- och nedspår skall ske. Preliminärt har vi lagt detta skiftet på onsdagen.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        GC avvisar helt totalavstängning v30-33 kl 22:00-06:00 då detta påverkar stora delar av trafiken som ankommer Göteborg. Vi ser också stora problem med att stänga ett spår redan kl 22.00 mht den stora trafikmängden. Espdr först från kl 23.00 föreslås. GC föreslår stängning av båda spåren endast n m L, ca 23.00-06.00, n m S ca 20:00-08:00 samt n m M ca 00.30-05:30.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>        "NED alla, UPP alla". Ordet "alla" bör väl strykas? Avbrott båda spåren M-S 22.00-06.00 v1330-1333 bör flyttas till v1327-1330. Tågen 420, 447 o 449 går inte under dessa veckor. Enkelspårsdrift bör vara 22.00-06.00. Ej 10.00-06.00 om det skall</p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	vara 8 h. Kontrollera också skrivningen så att det inte blir överlappande dagar då man byter mellan upp och ned.
9 99594	Skattkärr, Skattkärr förlängs mötesplats
	<p><b>Trafikverkets kommentar:</b>          För Skattkärrs ombyggnad är Tågabs synpunkt nedan TRV:s huvudlinje. Att få till stånd ett genomförande 2012 där Skattkärr sker samordnat med Degerfors, Jannelund och Skåre (egentligen Stenerud och Klingåsen, såsom Tågab säger, men dessa existerar ännu inte i järnvägsvokabulären) vore tågstörningsmässigt den ideala lösningen jämfört med att ha arbetena utspridda på två år. Detta kräver dock en komplett uppslutning av samtliga berörda JF för att lyckas då Skattkärr inte finns med i BAP 2012. Dessa diskussioner är igång, men det är osäkert om de kommer gå i hamn i tid eftersom JF:s kravspec i nuläget överstiger Projektets detaljeringsnivå. Lyckas vi enas om ett genomförande 2012 kommer inga tider behövas 2013.</p> <p>Tågstörrningseffekten för objektet har sedan publiceringen lindrats, vilket förhoppningsvis delvis tillfredsställer synpunkter från CargoNet och SJAB. Insatsen håller dock fortfarande PSB-nivå. Den kräver tre pass à 72h läggs ut över helgerna 29 – 31, och under de mellanliggande dagarna upphör mötesmöjligheten på platsen. Förberedande arbeten kommer behövas med fyra helgpass om vardera 18 timmar natt. Möjligen kan genomsläpp av enstaka dieseldragning ske då dessa förberedande arbeten rör kontaktledningen. Problematiken kring avbrottets omfattning berör till stor del att helt nytt kontaktledningssystem inklusive omkopplingsstation kommer att behöva byggas.</p> <p>TKAB:s synpunkt är aktuell för den lösning som diskuteras 2012. Då är ändå Degerfors redan avstängt tio dygn (F v 1234 – S v1235). Skattkärr gör då en total samplanering. Skåre är även det samordnat, och båda dessa två objekts utförande är i dagsläget säkrat. I december 2011 kopplas nytt spår in i Nykroppa, vilket gör Kristinehamn tillgängligt via Inlandsbanan. Hastighetsnedsättningen längd kommer maximalt uppgå till 2500 meter oavsett vilket är objektet kommer ske.</p> <p><b><u>TKAB:</u></b> Dessa jobb får utföras så att det kan köras på ett spår i taget Skattkärrs driftplats. Det är inte acceptabelt att driftplatsen stängs av 10 dygn, detta gör att det inte kan ske något underhåll av regina och Itino i Kristinehamn. Andra arbetsmetoder får tas fram så att det går att köra tåg under arbetsperioden. Står att det ska vara arbetsnedsättning men ingen längd?</p> <p><b><u>TÅGAB:</u></b></p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>Bör utföras 2012 och då samordnas med broarbeten i Degerfors och ny mötesplats Klingerud – Stenåsen.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          Arbetet bör flyttas bakåt in i sommaren, tex v F-S v30-31. Starttiden bör vara n m L med slut n m M.</p> <p><b><u>CargoNet:</u></b>          Cargonet anser i grund att man skall göra PSB och med det tågplaneanpassa tågen då man har en lång period. När det gäller enkla helger bör detta utföras med en så kallad vanlig anpassning. Orsaken till detta är att slippa detta med går även/går ej för gällande tåg. Värmland avstängt 4 veckor under hösttid nej tack</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>          De 6-timmarspass lördagar, då det inte finns mötesmöjlighet, bör förläggas till natt L-S. 10 dygns avbrott v1334-1335 bör samordnas med objektet Degerfors/Jannelund som finns med under 2012. V1339-1342. Är det meningen att det skall vara totalavstängning i 4 veckor? Eller är det nedsatt sth under dessa veckor? Skall det vara 4 veckor avbrott måste det utredas om det inte går att få till en annan arbetsmetodik.</p>
10 Utgått	<p><b><u>SJAB:</u></b>          Om objektet kommer till stånd bör det flyttas till före eller efter PSB 8 nattavstängning som vi förordar flyttning av.</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:          Objektet har utgått som PSB</p>
11 Utgått	
	<p>Trafikverkets kommentar:          Objektet har utgått som PSB</p>
12 96474	<p>Önaskogen-(Mjölby), Inkoppling av dubbelspår</p>
	<p>Trafikverkets kommentar:          Motala kan trafikeras för resandeutbyte. Kan eventuellt bli plattform vid Motala verkstad.          Tidigareläggning kan ske, dock tidigast vecka 1247, under förutsättning att inga ersättningskrav utgår pga att avbrottet då hamnar i T12. Längden på avbrottet kan ej minskas.</p> <p><b><u>TKAB:</u></b> Inkoppling av dubbelspåret som är mellan Mot och My ska inte påverka sträckan Mot – Hpbg. Inlansering av de vägbroar som ska göras är mellan Mot-My. Provning av signal ställverk och annat får göras på de tider då det är tågfrött eller tågen står uppställda i Mot, alltså på nattetid. Motalaverkstad måste även den vara åtkomlig p.g.a. under håll av fordon bla. Regina.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b></p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	Tidigarelägg och korta stoppet till L ca 02:00-M 16:00.
13 95689	Spånga-Kallhäll, Mäljarbanan avstängning Inkoppling
	<p>Trafikverkets kommentar:  Mäljarbanan har för avsikt att anpassa detta till v. 1319 enl. förslag i synpunkt. Justering av tiden till start 22.00 är OK.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>  GC förordar främst avstängningar endast LS. Behövs längre avbrott ska dessa läggas vid Påsk v13 eller Krhfd v 19 samt kring nationaldagen v 23.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>  Detta arbete accepteras inte en vanlig helg utan måste placeras under en långhelg, exempelvis Kristi Himmelfärdshelgen, vecka 1319 (onsdag kväll – natt mot måndag) alternativt under påsken, vecka 1313 (torsdag kväll – natt mot tisdag). Starttiden får inte vara före klockan 20 (men bör inte vara före klockan 22). Att låta detta arbete pågå under normal rusningstrafik får oacceptabla konsekvenser för våra resenärer.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>  SJ förordar fler helgavstängningar LS framför långa helgavstängningar som innefattar vardagar.  Om långhelg krävs bör arbetet läggas förslagsvis i Påsk, dvs. v 1313 alt 1 maj (v1318) eller Kristi Himmelfärd (v1319), dock ej samtidigt med avbrott Sst.</p>
14 95690	Spånga-Kallhäll, Mäljarbanan avstängning Inkoppling
	<p>Trafikverkets kommentar:  Fortsatt under handläggning. Delsvar är att MB kommer inte ha möjlighet att dela upp arbete på fler avstängningar enl. önskemål inte heller dra ned tiden då det medför stora risker såväl trafikalt som projektmässigt. Diskussion med CB pågår om samordning. Handlar bl a om inläsningstillfällen = vem tar vilken helg.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>  Kan ej vara samtidigt som PSB 19. GC förordar fler helgavstängningar LS istället för långa stängningar utanför helgerna.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>  Detta arbete måste delas upp över två helger och begränsas till fredag kl. 22 – måndag kl. 04. Att låta detta arbete pågå under normal rusningstrafik får oacceptabla konsekvenser för våra resenärer.  Arbetet får (oavsett om det ligger kvar som en lång avstängning eller två kortare) inte pågå samtidigt som det är avstängning söder om Cst (PSB19, 20 och 21.)</p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p><b><u>SJAB:</u></b>  <b>FÅR INTE LIGGA SAMTIDIGT MED PSB 19 (totalavbrott Sst)</b>          SJ förordar fler helgavstängningar LS framför långa helgavstängningar som innefattar vardagar.</p>
15 95676	Spånga-Kungsängen, Mäljarbanan förlängda arbetspass
	<p>Trafikverkets kommentar:  <b>OK på justering av tid. SJ synpunkt under beredning.</b></p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          OK, men tveksamt om det ska vara PSB.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>          Med anledning av justerade tider för pendeltågen under T13 behöver tiderna för detta arbete justeras till 1.50 – 8.50. (Oförändrad längd på arbetet.)</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>          vid totalavbrott Sst måste Mäljarbanan vara öppen, dvs. får ej vara samtidigt med PSB 19, 20 eller 21.</p>
16 Utgått	Stockholm-Karlberg, Norra länken, lansering bro
	<p>Trafikverkets kommentar:          Objektet har utgått som PSB.          TRV ändrar statusen till Övrigt tågpåverkande banarbete efter GC synpunkt. Tidsomfattningen för kort för att ligga som grund som förutsättning i tåglägesansökan. Planeras just nu till helgen v1328.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>          OK, men tveksamt om det ska vara PSB.</p> <p><b><u>A-Train AB:</u></b>          PSB 16, 17 och 18 bör samordnas. Om möjligt bör även PSB 16, 17 och 18 förläggas till sommarperioden (v26-32).</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>          Förläggs till sommarperioden (vecka 1325 – 1333) då trafiken är glesare för de flesta järnvägsbolag.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>          totalavbrott Ke bör samordnas med PSB 13 totalavbrott Mäljarbanan. Får EJ vara samtidigt med PSB 1 eller totalavbrott Sst.</p>
17 Utgått	Stockholm-Karlberg, Norra länken, lansering bro
	<p>Trafikverkets kommentar:          Objektet har utgått som PSB.</p>



2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>TRV ändrar statusen till Övrigt tågpåverkande banarbete efter GC synpunkt. Tidsomfattningen för kort för att ligga som grund som förutsättning i tåglägesansökan. Planeras just nu till helgen v1331.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK, men tveksamt om det ska vara PSB.</p> <p><b><u>A-Train AB:</u></b> PSB 16, 17 och 18 bör samordnas. Om möjligt bör även PSB 16, 17 och 18 förläggas till sommarperioden (v26-32)</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b> Förläggs till sommarperioden (vecka 1325 – 1333) då trafiken är glesare för de flesta järnvägsbolag.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> totalavbrott Ke bör samordnas med totalavbrott Fvks-Mrm. Får EJ vara samtidigt med PSB 1 eller totalavbrott Sst.</p>
18 Utgång	Karlberg, Citybanan flytt av kiosk 220
	<p>Trafikverkets kommentar: Objektet har utgått som PSB. TRV ändrar statusen till Övrigt tågpåverkande banarbete efter GC synpunkt. Tidsomfattningen för kort för att ligga som grund som förutsättning i tåglägesansökan. Ändring av tid är Ok. Arbetet måste utföras dessa veckor pga. att det måste signalprovas innan den tas i bruk och detta måste ske innan V1223 alltså kan vi inte flytta objektet till A-Trains föreslagna veckor.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK, men bör ej vara PSB.</p> <p><b><u>A-Train AB:</u></b> PSB 16, 17 och 18 bör samordnas. Om möjligt bör även PSB 16, 17 och 18 förläggas till sommarperioden (v26-32).</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b> Förläggs till klockan 2.20 – 7.20 för bättre samordning med PSB15.</p>
19 95469	Stockholm-Stockholm S, Citybanan, inkoppling växel 784 a/b, överdäckning
	<p>Trafikverkets kommentar: Begränsningspunkter spår U3 (7) Äs 123 och spår N3(8) Äs 125, Förlängd på nätterna kl 23.00 – kl 05.00 natt mot lör, sön, mån till Äs 82 på U-spår och Äs 84 på N-spår för signalprovning. Arbeten samordnade med borring på söder och växelarbeten i Älvsjö.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b></p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>Kan ej vara samtidigt som PSB 14. 3 helgavstängningar Äs-Cst på 7 veckor är för mycket. Avstängningen ligger också hela vägen ner till södra Älvsjö. Att alla spår i Äs skulle vara stängda framgår dock inte av begränsningspunkterna. GC avser att köra t/fr Äsg via spårerna A6/C6/B6 som inte anges som avstängda.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>      Begränsningspunkterna behöver klargöras. Vi förutsätter att det går att nå spår 7 och 8 i Älvsjö söderifrån under arbetets gång och att spår A6, B6 och C6 hålls öppna.      Sträckan för jobbet ska anges som Stockholm C – Älvsjö.      PSB19, 20 och 21 samordnas till totalt sett färre helger med totalstopp Stockholm C - Älvsjö.      Får ej pågå samtidigt som PSB14 (Avstängning Mälardalen.)</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>      FÅR INTE LIGGA SAMTIDIGT MED PSB 14 (totalavbrott Mälardalen).      Objektet beskrivs att vara mellan Stockholm C och Stockholm S men begränsningspunkterna är i Älvsjö?      Borde samordnas med PSB 20 eller 21 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka.</p>
20 95470	Stockholm-Stockholm S, Citybanan, överdäckning, mont fläktar
	<p>Trafikverkets kommentar:      Arbeten samordnade med borring på söder och växelarbeten i Älvsjö.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>      3 helgavstängningar på 7 veckor är för mycket, samordning.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>      Vid en avstängning av hela Stockholms södra kommer vi ändå vända tågen vid Älvsjö (söderifrån). Samordnas med arbeten runt Årstaberget för att minska konsekvenserna för resenärerna (exempelvis med PSB19 och 21)?      Får ej pågå samtidigt som PSB14 (Avstängning Mälardalen.)</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>      v1344 är olämplig helg (Alla helgons dag) pga. stort resande.      Borde samordnas med PSB 19 eller 21 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka.</p>
21 95476	Stockholm-Stockholm S, Citybanan, inkoppling växel 783
	<p>Trafikverkets kommentar:      Arbeten samordnade med borring på söder och växelarbeten i Älvsjö.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b></p>

2012-01-31  
 Ärendenr: TRV 2011/11684  
 Projektnr:

	<p>3 helgavstängningar på 7 veckor är för mycket, samordning. Avstängningen ligger också hela vägen ner till södra Älvsjö. Att alla spår i Ås skulle vara stängda framgår dock inte av begränsningspunkterna. GC avser att köra t/fr Åsg via spåren A6/C6/B6 som inte anges som avstängda.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>        Synpunkter, se PSB19.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b>        Objektet beskrivs att vara mellan Stockholm C och Stockholm S men begränsningspunkterna är i Älvsjö?        Sluttid måndag bör vara 04.30.        Borde samordnas med PSB 19 eller 20 för att minska antalet helgavbrott på denna högbelastade sträcka</p>
22 95176	Årstaberget, Citybanan, stöd 5-8 mot spår A1
	<p>Trafikverkets kommentar:        Ingen kommentar lämnas.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        OK</p>
23 99206	Älvsjö godsbangård-Årstaberget, Citybanan, markarbeten, A1 avstängning
	<p>Trafikverkets kommentar:        Detta objekt skulle utförts i T12, men pga. bristande information från entreprenören angående utförande så blev det flyttat till T13. Det arbetet som skall utföras är att man måste schakta ur och bygga en 150m lång stödmur för det nya landfästet åt U1. Om man inte gör detta så kommer bron att sluta 4-5m upp i luften. Arbetet kräver att man står på A1 med grävaren för att komma åt. Det muntliga och skriftliga besked som givits tidigare gällde T12. Inga total avstängningar planerade endast normala kanalkörningsarbeten.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b>        GC motsätter sig denna avstängning då vi tidigare fått både muntligt och skriftligt besked från Citybanan att denna avstängning inte skulle vara nödvändig.</p> <p><b><u>SL och Stockholmståg:</u></b>        Arbetet förutsätter att inga avstängningar som påverkar pendeltågstrafiken sker runt Årstaberget under denna period, då godsbangården inte går att använda som omledningsväg.</p>
24 96784	Linköping C-(Bjärka-Säby), Spårbyte
	Trafikverkets kommentar:

2012-01-31  
Ärendenr: TRV 2011/11684  
Projektnr:

	<p>Den planering som är gjord grundar sig på erfarenheter från liknade referensobjekt. För att genomföra transporter till Hjulsbro under avstängningstiden erfordras mera information, om när och hur transporterna ska genomföras. Bjärka Säby driftplats är avstängt vecka 1340-1344 samt helgen vecka 1334 eljest berörs endast linjen mot Linköping.</p> <p><b><u>TÅGAB:</u></b> Orimligt långt trafikavbrott, 14 veckor. Bör begränsas. Godstrafiken, som normalt omfattar fem heltåg varje vecka med lövmassaved till Grums, kan inte flyttas över till väg. Alternativet är båt från Baltikum via Öresund och Göta älv till Vänern.</p> <p>Är det möjligt att korta av trafikavbrottet för godståg till 8-10 veckor? Dessutom är det angeläget, att trafikavbrottet synkroniseras med ev. revisionsstopp på Gruvöns bruk, Grums, vilket brukar vara en vecka varje höst.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> GC vill kunna köra till Hjulsbro varför en uppdelning av arbetet borde göras som medger det.</p> <p><b><u>Kalmar Läns Trafik AB:</u></b> Arbetet är från fredag vecka 1331 till tisdag vecka 1344. Vi måste under hela arbetet ha möjlighet att angöra Bjärka Säby för att få in och ut tåg på Tjustbanan. Vi undrar om det verkligen tar så lång tid som 13 veckor att göra ett spårbyte på 2 mil? KLT förutsätter att Trafikverket samordnar detta arbete med andra tänkta avstängningar på banan.</p>
--	--