

Diariet

Beslut om samråd avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Trafikverket avser att förändra innehållet i Järnvägsnätsbeskrivning 2023 och inbjuder till samråd om föreslagna ändringar i detta avvikelsemeddelande.

Samrådstiden pågår fram till och med 2022-04-29 då samrådssvar ska vara lämnat via e-post till jnb@trafikverket.se eller insänt till

Trafikverket
Järnvägsnätsbeskrivning samrådssvar
781 89 Borlänge

Beslut meddelas på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/jnb under dagen den 6 maj.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

Avsnitt 4.2.2.2 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

Avsnittets sista mening får ny lydelse enligt nedan.

Av dessa ska den sökande ta hänsyn till åtminstone utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar och kapacitetsplaner i sin ansökan.

Trafikverkets kommentar:

Rättning utifrån att ordet tillfällig fallit bort i tidigare utgåvor.

Avsnitt 4.6.1. Tilldelning av kapacitet efter överbelastning

Första stycket kompletteras med ytterligare en mening och får ny lydelse enligt nedan.

När en del av infrastrukturen har förklarats överbelastad tilldelar Trafikverket kapaciteten genom ett beslut om tilldelning av kapacitet med stöd av prioriteringskriterier. Detta gäller både när överbelastningen har gjorts efter tvistlösning och när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningen inleds. För detaljer om prioriteringskriterierna, se bilaga 4 B.

Trafikverkets kommentar:

Förtydligande att prioriteringskriterierna kan användas innan samordning inletts.

Avsnitt 4.8.2.1 Revision av tågplan

De första två styckena i avsnittet får ny lydelse enligt nedan.

Tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen anpassas istället i den så kallade revisionsprocessen. Möten genomförs med järnvägsföretag och trafikorganisations inom ramen för denna process. För att kunna leverera de reviderade tåglägena till sökande enligt de tidskrav som gäller, kommer anpassningar av de tåglägen som har trafikstart inom perioden 11 december–26 februari att arbetas in i den fastställda tågplanen.

Trafikverket åtar sig att till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och är i behov av justering, detta meddelande benämns som Path not available (PNA). Utifrån det har berörda sökande möjlighet att via Trafikverkets e-tjänster identifiera vad konflikten gäller och har möjlighet att begära önskemål om anpassning av trafiken.

I de fall då berörda sökande inte lämnar in något önskemål, tar Trafikverket fram en trafiklösning för revisionsperioden som ligger i linje med den trafikpåverkan som beskrivits i aktuell tillfällig

kapacitetsbegränsning (TCR). Tågläge för berörd revisionsperiod erbjuds och effektueras med en framförhållning på 18 veckor före revisionsperiodens start. Möjlighet att följa konstruktionsläget och att lämna synpunkter på konstruktionen ges varje vecka som konstruktionen pågår för aktuell revisionsperiod.

Trafikverkets kommentar:

Förändring av arbetssätt i och med MPK.

Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

Avsnitt 1.1. Prioriteringskriterierna syfte

Andra stycket i avsnittet kompletteras med ytterligare en mening och får ny lydelse enligt nedan.

Prioriteringskriterierna är Trafikverkets verktyg för att lösa intressekonflikter som uppstår när kapacitet ska tilldelas för en ny, ett år lång tågplanepriod. Prioriteringskriterierna tillämpas antingen när en överbelastning har förklarats efter olöst tvist, eller när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningsperioden inleds.

Trafikverkets kommentar:

Förtydligande att prioriteringskriterierna kan användas innan samordning inletts.

Avsnitt 1.5 Grundläggande princip

Avsnittet kompletteras med ett nytt stycke efter första stycket med lydelse enligt nedan.

Prioriteringskriterierna tillämpas antingen när en överbelastning har förklarats efter olöst tvist, eller när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningsperioden inleds.

Trafikverkets kommentar:

Förtydligande att prioriteringskriterierna kan användas innan samordning inletts.

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Andra stycket i avsnittet tas bort.

Trafikverkets kommentar:

Texten "Orsakskoder för inställda tåg är under översyn. Förändringarna kommer att publiceras genom ett avvikelsemeddelande under 2022" tas bort då uppdaterad "Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning" införs i bilaga 5 B Orsakskoder.

Bilaga 5 B Orsakskoder

Avsnitt 1.1 Inledning

Andra stycket i avsnittet tas bort.

Trafikverkets kommentar:

Texten "Orsakskoder för inställda tåg är under översyn. Förändringarna kommer att publiceras genom ett avvikelsemeddelande under 2022" tas bort då uppdaterad "Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning" införs i bilaga 5 B Orsakskoder.

Avsnitt 3 Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning

Tabellen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan.

Orsakskod inställelse	Rubrik Orsakskod inställelse	Beskrivning av situation
B	Banarbete - fastställd BAP	Koden ska användas när tåg ställs in på grund av planerade fastställda banarbeten i BAP.
E	Banarbete Förändrat/nyttillkommet	Koden ska användas när tåg ställs in på grund av att ett banarbete blir förändrat, förskjutet eller inställt efter fastställd BAP samt vid nyttillkommet banarbete. Felavhjälpning på grund av akuta infrastrukturfel/olyckor rapporteras på respektive orsakskod.
W	Trafikverket bristfällig planering	Koden ska enbart användas när bristfällig/felaktig planering har inträffat hos Trafikverket innan fastställd tågplan eller om ansökan om "Effektivare tågläge" godkänns av Trafikverket.
D	Driftledning	Koden ska användas vid akut inställda tåg på grund av brister hos tågledningen.

Orsakskod inställelse	Rubrik Orsakskod inställelse	Beskrivning av situation
I	Infrastruktur	Koden ska användas när tåg behöver ställas in beroende på infrastrukturfel som är tågstörande. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska också användas vid förändrad banstandard utifrån fastställd järnvägsnätsbeskrivning. Vid inställelse ska koden Infrastruktur kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas.
F	Följdorsak	Koden ska användas när tåg blir inställt på grund av störning från annat tåg.
J	Järnvägsföretag	Koden ska användas för såväl avbokningar som akut inställda tåg. Koden ska användas när Järnvägsföretag vill ställa in ett tåg som det inte finns några hinder för att köra samt om det är järnvägsföretaget som är orsakande för det inställda tåget (exempelvis lokskada). Koden ska även användas när Järnvägsföretaget har planerat fel.
O	Olycka/Yttre tillbud och Externa händelser	Koden ska användas vid olyckor/yttre tillbud. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av: Avsugning av bana Avsugning av fordon Broöppningar som finns planerade i tågplanen Pandemi Plankorsningsolycka Påkört djur i de fall det leder till inställelse Strejk, både planerad och oplanerad Urspårning/kollision O-koden används även i de fall då aktuell olycka/tillbud inte kan kategoriseras som koderna OMÄ, ONA eller OUT.
OMÄ	Människa	Koden ska användas vid personrelaterade händelser. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av: Akut sjukdomsfall på tåget Kännedom att person i spåret är suicidal Personer som obehörigt beträder spårområdet Polisiära ärenden Påkörd person/misstänkt påkörd person Sabotage/skadegörelse
ONA	Natur	Koden ska användas vid naturrelaterade händelser. Händelsen ska vara rapporterad i OPAL. Koden ska användas vid inställelse på grund av: Brand Fåglar Lavin Skred Sträng kyla

Orsakskod inställelse	Rubrik Orsakskod inställelse	Beskrivning av situation
		Storm/snöstorm Träd Åska Översvämning
OUT	Utland/Annan infrastrukturförvaltare	Används för samtliga händelser som inträffar i utland samt hos annan infrastruktüragare/infrastrukturförvaltare och som orsakar inställda tåg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser ett stort behov av att kontinuerligt utveckla orsakskodningen, för att skapa en över tid hållbar kvalitetsavgiftsmodell, med det övergripande målet att öka kvaliteten i orsakskodningen. En förutsättning för att säkerställa en korrekt orsakskodning av inställda tåg är en uppdaterad och till verkligheten väl anpassad orsakskodlista.

De största förändringarna i den uppdaterade orsakskodlistan för inställda tåg är:

- O-koden är uppdelad i O, OMÄ, ONA och OUT.
- Kodernas beskrivningar är förtydligade och uppdaterade.

I samband med införandet i T23 kommer de vägledande principerna att vara uppdaterade i TDOK 2014:0259.

Kapitel 6 Operativ drift

Avsnitt 6.3.2

Nytt avsnitt 6.3.2.1 Manövrering av signalställverket på Ånge godsbangård med lydelse enligt nedan.

En extern rangeroperatör¹ hanterar den operativa driften av Ånge godsbangård. Rangeroperatören manövrerar signalställverket för huvudspåren på Ånge godsbangård när denne, enligt överenskommelse med Trafikverket, bemannar rangertornet med egen personal. För tågfärd sker varje enskild manöver av signalställverket på uppdrag av Trafikverkets tågtrafikledare regional vid trafikcentral Ånge. Tågtrafikledaren i Ånge begär att rangeroperatören utföra åtgärd enligt instruktion TDOK 2016:0522, Säkerhetsplan för Ånge (Åg).

¹ Rangeroperatör är en extern part som kan utföra ställverksmanövrering i ett av Trafikverkets rangertorn

Säkerhetsansvaret för den operativa driften av Ånge godsbangård åligger Trafikverket. Detta förutsätter att åtgärd som avser operativ drift av Ånge godsbangård och som utförs av rangeroperatören på tågtrafikledarens begäran, utförs av personal hos rangeroperatören med rätt kompetens (tillsyningsman växling) och lokal kännedom om driftplatsen. De ska årligen genomgå Trafikverkets kostnadsfria repetitionsutbildning.

Trafikverkets kommentar:

Den operativa driften av spår 102-107 på Ånge godsbangård utförs med ställverk som finns i rangertornet. Manövreringen sker således av den som bemannar tornet på uppdrag Trafikverkets tågtrafikledare regional vid trafikcentral Ånge, varför det måste säkerställas att den som bemannar tornet har rätt kompetens för att utföra detta uppdrag.