

Diariet
Green Cargo
Hector Rail AB
SJ AB
Snälltåget AB
Svensk Kollektivtrafik
Tåg företagen
VR Sverige AB
Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemedelande 6, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemedelande 6, Järnvägsnätsbeskrivning 2023.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

Avvikelsemeddelande 6, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Kap 4 Tilldelning av Kapacitet

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocess

GREEN CARGO AB

Green Cargo kommer inte lämna ngn synpunkt på föreslagen justerad process. Anledningen är att vårt svar inte kommer ha någon inverkan på beslutet då Trafikverket inte har något annat alternativ än att genomföra föreslagen process.

Där emot anser vi att processen kring kompletterande ansökan bör förlängas. I den justerade processen kommer fastställd tågplan den 18/10, sista dagen att lämna in kompletterande ansökan är 17/10. Detta innebär att justeringar utifrån fastställd tågplan kommer hamna i AD-Hoc:en vilket kommer belasta den processen betydligt mer än vid normal process. Vi önskar en beskrivning hur man tänker hantera detta.

I och med att justeringar utifrån fastställd tågplan kommer anpassas senare pga förskjuten process, anser vi att bokningsavgiften bör slopas inledningsvis av nästa års tågplan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har övervägt att senarelägga sista datum för kompletterande ansökan och kommer att se över denna möjlighet ytterligare en gång efter semestrarna. När det gäller synpunkten att kompletterande ansökan samt revision utförs samtidigt så görs detta med åtanke att klara 18 veckors för leverans av berörda tåglägen i kommande revision. Trafikverket kommer att lägga stor vikt vid koordinering och ledning av dessa leveranser för att minimera eventuella negativa konsekvenser.

Vad gäller ersättning kopplat till arbetet med tågplan T23 får Trafikverket återkomma till det när det är klart vilka konsekvenserna blir.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.



HECTOR RAIL AB

Hector Rail har uppmärksammat den justerade planen som Trafikverket föreslår i Avsnitt 4.5

Tilldelningsprocess.

Införandet av MPK har i flera led visat sig vara problematisk. Denna tidplan förlitar sig på att samtliga buggar och problem som varit med MPK LTP, MPK Visare och försenad integration med andra dataprogram är löst. Halvdana lösningar, som exempelvis den Excel-fil som ingick i Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2023 skapar längre ledtider hos järnvägsföretagen som inte är kompatibla med en förkortad process.

Hector Rail vill belysa att tidpunkten för justering av planen kommer vid ett sista möjligt datum och att det saknas lösningar på de konsekvenser som uppstår för Järnvägsföretagen i och med den justerade planen. En av Trafikverket ledd konsekvensutredning saknas och därigenom inga lösningar för konsekvenserna i avvikelsemeddelandet. Däremot behöver Hector Rail klarhet i de exakta datum som den justerade planen föreslår för att planera vår verksamhet.

Hector Rail har tidigare belyst behovet av konsekvensutredning och kräver en ekonomisk kompensation då denna process kommer att kosta oss väldigt mycket pengar. Se tidigare förslag angående justeringar av särskilda kostnadsbärande avsnitt (ex justering Bokningsavgift, Kvalitetsavgifter). Nedan följer en påminnelse om detta med beskrivningar av konsekvenserna i sin korthet. Lättnader av dessa konsekvenser borde ha införts i avvikelsemeddelande 6 för JNB 2023 för att Hector Rail ska kunna ta ställning till det innehåll som nu ligger för samråd.

Senareläggning av Fastställd tågplan skapar konsekvenser:

De integrerade B2B lösningarna hos JF blir förkortad, vilket ytterligare kan riskera skapande och utrullning av turer och schema, produktionsupplägg, spårplanering osv.

Schemaläggning av personal kommer ske försenat mot de kollektivavtal som existerar, detta i sin tur kommer att skapa kvalitetsproblem och inställelser samt stora bötesbelopp till våra fackliga organisationer.

Säkring av slottider och överenskommelser med externa infrastrukturförvaltare (som terminaler) försenas. Detta kan skapa behov av ytterligare justering, vilket då hänvisas till Ad Hoc som inte hanteras som en Tågplanslösning. Därmed krävs en fungerande och snabb Ad Hoc hantering hos Trafikverket

Stängning av kompletterande ansökan sker före Fastställd Tågplan skapar konsekvenser:

Kompletterande ansökan stängs före fastställelse av Tågplan vilket gör att kompletterande ansökan inte blir ett verktyg för justering av tidtabeller för nästa tågplan. Hänvisning till Ad Hoc är ett undermåligt alternativ då Trafikverkets Ad Hoc historiskt ej hanterat tåglägesjusteringar för hela tågplaner. Ad Hoc skapar en stor osäkerhet, ökad administration och minskad effektivitet jämfört med kompletterande ansökan.

Risk att Järnvägsföretags korttid och Trafikverkets korttid (Ad Hoc) kommer sitta i utbildning i MPK Korttid under hösten då de ensamma kommer hantera justeringen av Fastställd Tågplan i och med att kompletterande ansökan stänger före Fastställd Tågplan. Detta riskerar att skapa en stor ineffektivitet under en period.

Revision samtidigt som kompletterande ansökan ska konstrueras (under förkortad tid) i samma skede som Kompletterande ansökan hanteras och Ad Hoc mottages riskerar att skapa en undermålig leverans från Trafikverket.

Ytterligare sammantagna konsekvenser/risker:

Anpassningar i sent läge före Tågplans start (Ad Hoc) ökar risken för ökade Bokningsavgifter för JF. Leverans av justerade tåglägen före Tågplans start (Ad Hoc) istället för via Kompletterande Ansökan ökar risken kraftigt för sämre kvalitet i tidtabellerna. Detta kommer sannolikt att orsaka kvalitetsavgifter som med införandet av den nya orsakskodslistan i JNB 2023 ökar kostnaderna för järnvägsföretagen, för något som ligger utanför järnvägsföretagens kontroll.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har övervägt att senarelägga sista datum för kompletterande ansökan och kommer att se över denna möjlighet ytterligare en gång efter semestrarna. När det gäller synpunkten att kompletterande ansökan samt revision utförs samtidigt så görs detta med åtanke att klara 18 veckors för leverans av berörda tåglägen i kommande revision. Trafikverket kommer att lägga stor vikt vid koordinering och ledning av dessa leveranser för att minimera eventuella negativa konsekvenser.

Vad gäller ersättning kopplat till arbetet med tågplan T23 får Trafikverket återkomma till det när det är klart vilka konsekvenserna blir.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.

SJ AB

Enligt tidigare synpunkter accepterar SJ AB inte en framskjuten tidsplan av processen för T23 med fastställelse 18 oktober istället för 23 september.

SJ AB:s syn är att vi riskerar att hamna i ett läge där planeringen av T23 inte blir klar i tid, med hänsyn till att Trafikverket är extremt efter satt tidsplan redan i dagsläget. Risken för följd effekter i de senare planeringsstegen – LPR, Ad hoc fram till och med dagen för avvecklingen – är överhängande. I tillägg har vi ett MPK-införande under T23, med en försenad tågplan finns det mindre tidsutrymme för tester i verkligheten. SJ AB känner stor oro för att vi kan hamna i ett T23 som inte blir körbart delar av tågplanen, under banarbeten i synnerhet. Det är en överhängande risk att detta får konsekvenser för vår schemaläggning av personal, försäljning av biljetter tillika intäkter, och det riskerar även att skada vårt varumärke och förtroendet för järnvägsbranschen i stort.

Tillägg:

- Saknar ett sista datum för synpunkter gällande gränsöverskridande tåg.
- Önskar förtydligande kring hur synpunkter som lämnas löpande kommer att hanteras om det kommer flera olika synpunkter som berör samma tid och sträcka.

Trafikverkets kommentar

Vad gäller ersättning kopplat till arbetet med tågplan T23 får Trafikverket återkomma till det när det är klart vilka konsekvenserna blir.

När det gäller saknande av ett sista datum för synpunkter gällande gränsöverskridande tåg så finns inget sådant, Trafikverket ber därför sökande att så snart det är möjligt att inkomma med synpunkter på dessa tåg.

Om det inkommer synpunkter som berör samma tid och sträcka så hanteras dessa gemensamt, synpunkter som efter bedömning inte anses påverka andra sökande hanteras löpande.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.

SNÄLLTÅGET

Kapitel 4.5 Tilldelningsprocess

Vi har under en längre tid påverkats av Trafikverkets utmaningar i sin planeringsförmåga, såväl på kort som på lång sikt. Utmaningar som i slutändan påverkar branschens attraktivitet och förmåga att leverera hållbara gods- och persontransporter på järnväg, vilket börjar att få förödande konsekvenser.

Att den kortsiktiga planeringen (revisionshanteringen) inte fungerar är i sig mycket allvarligt. För vår, och våra branschkollegors, del blev det senast väldigt tydlig under Kristi himmelfärdsveckan, då Södra stambanan norr om Nässjö stängdes för ett sedan lång tid planerat banarbete, där körplaner levererades endast en vecka innan de anpassade tidtabellerna skulle börja gälla. Det går inte att bedriva en tågverksamhet med de förutsättningarna, där kunder inte kan boka biljetter mer än några dagar innan avresa. Resultatet är troligen att kunder väljer andra färdmedel, som dessutom är mindre hållbara — vilket påverkar vårt klimat.

Att vi nu dessutom ser att den långsiktiga planeringen av kommande års tågplan försenas med över en månad är ytterligare ett steg i en mycket oroväckande riktning. Vi skulle snarare behöva bli klara med planeringen tidigare, än senare, för att behålla vår attraktivitet som bransch. Inte minst för att stärka konkurrenskraften jämfört med andra transportslag och särskilt för resor som kunder planerar med stor framförhållning, t.ex. långväga resor under storhelger och lovperioder.

Givet den information Trafikverket har presenterat och som vi har tagit del av så finns det emellertid inget annat alternativ än att acceptera den förskjutna tidsplanen. Vi kan inte gå i mål med en ofärdig plan.



Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare och statens förlängda arm för den berörda myndighetsutövningen, behöver dock förstå vilka konsekvenser det medför för oss tågoperatörer att skjuta på processen. En kortare införsäljningsperiod och likaså kortare framförhållning i att fastställa den egna planeringen medför stora kostnader för oss. Detta är något vi ser att staten behöver kompensera oss operatörer för. Den största kostnaden är troligen förtroendetappet hos våra kunder på sikt, vilken kommer att kunna drabba den fina utvecklingen vi som bransch har sett i Sverige under de senaste decennierna. Vi förutsätter därför att Trafikverket tillsätter alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet av och säkerställandet av kvaliteten på den kommande tågplanen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket utreder för närvarande möjligheten att kompensera branschen för förseningarna i revisionen för T22. Vad gäller ersättning kopplat till arbetet med tågplan T23 får vi återkomma till det när det är klart vilka konsekvenserna blir.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 90 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Den samhällsfinansierade regionala tågtrafiken utgör ryggraden i en stor del av de regionala kollektivtrafiksystemen. Det innebär att tidtabellen för de regionala tågen både påverkar och styr övrig kollektivtrafik som buss, tunnelbana och spårväg.
- Trafikverkets förslag på ändring av tidplan riskerar att få långtgående och svåröverblickbara konsekvenser för branschens aktörer, medborgare, resenärer och samhället. Vilket i sin tur också riskerar att skada förtroendet för kollektivtrafiken och järnvägen.
- Vi saknar en tydlig motivering och beskrivning varför Trafikverket önskar justera tidplanen samt varför Trafikverket inte har möjlighet att arbeta in förseningen.
- Vi saknar en analys kring hur pass sannolikt det är att inte ytterligare förseningar uppstår samt en beskrivning vilka konsekvenser det skulle kunna ge upphov till.
- Av ovanstående skäl avstyrker vi förslaget.

Trafikverkets kommentar

Information har skett löpande med hela branschen om situation och konsekvenser och utifrån denna kommunikation har Trafikverket gjort vägval utifrån de svårigheter och utmaningar som vi gemensamt står inför.

I dagsläget finns ingen analys utöver det som framkommit i dem dialoger som hållits kontinuerligt tillsammans med sökande under processens gång.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.

TÅGFÖRETAGEN

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tåg företagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tåg företagen vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Generella synpunkter:

Trafikverket har rätt enligt lagar och regler att ändra i JNB efter samråd men detta påvisar även det ojämlika avtalsvillkoren då detta inte är möjligt för järnvägsföretagen (JF). Vi har här att ta ställning till en ny plan men kan samtidigt konstatera att det inte finns något alternativ att ta ställning till.

Det är viktigt att framhålla att Järnvägsföretagen förväntas ta ställning till en ny tidplan samtidigt som stora problem föreligger med T22 där Trafikverket under en längre tid inte kunnat hålla tidplanerna för leverans av banarbeten med 18 veckors framförhållning.

Trafikverket har inte heller lyckats kommunicera tydligt kring förväntade leveranser varför den interna planeringen hos JF har varit näst intill omöjlig. Till detta kommer nu Trafikverket med en justerad tidplan som utmanar Järnvägsföretagens planeringsorganisation ytterligare och i slutändan påverkar såväl medarbetare som kunder.

Tåg företagen har vid flertalet möten efterfrågat fullständiga underlag för att kunna ta ställning till den föreslagna planen. För att så långt som möjligt kunna förutse om järnvägsföretagen kan leverera på planen behövs en total bild av de leveranser, engagemang, utbildning samt utveckling som förväntas från Trafikverket under 2022 och 2023. För att få ett fullständigt underlag saknar vi:

- **Övergripande total** plan med kritiska datum för de initiativ som finns för 2022 samt 2023 för att kunna förstå hur vi förväntas möta upp T22, T23, MPK samt övriga initiativ. Genom denna plan

har vi även förståelse för hur tidsutrymmet ser ut för de interna processer JF har för att möta upp TRV processer och tidplaner

- **Konsekvensanalys** - tidplanen kommer att få påverkan på andra processer samt initiativ och vi kan se inte att Trafikverket redogjort för faktorer som kan tänkas bromsa eventuell negativ påverkan på JF orsakade av denna försening. Exempel som bokningsavgifter och kvalitetsavgifter – här borde det göras en riskanalys tillsammans med JF vilka möjliga scenarios som kan tänkas uppstå och hur dessa ska hanteras. Det är viktigt att vi vet vilka förutsättningar och åtgärder för de eventuella negativa effekterna innan vi kan ta ställning till en ny tidplan.
- **Riskanalys** - Järnvägsföretagen behöver ta del av kontinuerlig riskanalys kopplat till tidplanen och dess gränssnitt mot T22 samt MPK. Vad händer tex om korttiden i MPK har buggar eller dylikt som påverkar när utbildningar kan se, justering i tidplaner där gränssnitt krävs och där JF måste uppdatera interna system mm, påverkan på Ad hoc i T22 när TRV planerare ska gå utbildning etc.

Järnvägsföretagen har svårt att förutse hur betungande de nya processerna och arbetsätten kommer att bli då TRV i T23 gör sina leveranser i MPK och kommer att se annorlunda ut än tidigare. Som exempel kan nämnas att banarbetsplanen levereras i Excel då TCR-Tools inte var klart. För att tolka banarbeten behöver JF gå in i MPK visaren för att granska alla enskilda objekt vilket är väldigt tidsödande.

Den nya tidplanen innebär vidare att JF:s tid för dialog med facken kortas från en redan tight tidplan. För att leverera schema i tid för sina medarbetare behöver JF för december samt inför januari följa följande tidplan:

- mitten av oktober behöver alla parametrar vara på plats för att kunna starta planering
- 15/11 ska scheman för december släppas enligt kollektivavtal, ser Trafikverket att detta kommer att vara genomförbart?

Vi ser en utmaning i att fastställelsen görs 18/10 men att sista datum för kompletterande ansökan är 17/10. Tidigare har detta datum varit efter ansökan för att JF ska kunna göra kompletterande ansökningar för de tåglägen de fått men som inte är körbara av olika anledningar. Denna möjlighet försvinner nu och JF är helt hänvisade till Ad hoc? Kan TRV säkerställa att Ad hoc kommer att hålla leveranstiderna dvs svar inom 5 dagar?

Tidstillägg för hastighetsnedsättningar ligger inte längre på helår utan ska läggas in där de faktiskt sker. JF noterar att de är inte riktigt ser hur förslaget kommer att se ut vilket kan ge en ökad risk för tvister. Är det så att vi ser en risk att vi kommer att ha olika tidtabeller och gångtider under året?

Utbildning av korttidspersonal i MPK är väldigt kort och kan inte skjutas på. Detta gäller för både TRV och JF, vilka risker ser vi kopplat till detta? Kommer Ad hoc för T22 av påverkas under denna utbildningsperiod?

Vi noterar även att Revisionsperiod 1 och LPR ska hanteras under en månad. Vi är oroliga för om TRV kommer att kunna hantera detta på så kort tid eller som vi redan i revisionsperiod 1 riskerar att hamna i samma läge som T22?

Vi noterar även att JF från 18/10 kommer att behöva arbeta med anpassningar samtidigt som personalplanering ska genomföras vilket kommer att vara oerhört betungande. Även i ursprunglig plan har vi erfarenhet av att hösten är en väldigt intensiv period med hög arbetsbelastning och denna plan ökar på detta. Konsekvenserna av detta är svåra att utläsa när det inte tydligt framgår hur denna plan interagerar med övriga tidplaner hos Trafikverket.

Normalt brukar TRV i december vilja ha in planerna för storhelger så som påsk och Kristi himmelsfärd, hur kommer detta att fungera i MPK? Om TRV ämnar följa sedvanlig process kommer december bli oerhört arbetsintensiv både för TRV och JF, har detta utvärderats?

Tidplanen innebär att JF med persontrafik kommer att få en månads kortare framförhållning för biljettsläpp till kund vilket påverkar dess intäkter och järnvägens varumärke. Tyvärr inträffar detta inför storhelg som jul och nyår då många resenärer bokar sina biljetter i tid för att säkerställa att de kan fira jul och nyår med vänner och familj. Detta i sin tur risker att resenärerna väljer andra färdmedel framför järnvägen och järnvägens varumärke påverkas.

Trafikverkets kommentar

Synpunkten som berör övergripande total plan. Trafikverket har tagit del av dessa synpunkter under processens gång vilket resulterat i ett arbete som pågår för att ta fram en heltäckande plan.

Vad gäller ersättning kopplat till arbetet med tågplan T23 får Trafikverket återkomma till det när det är klart vilka konsekvenserna blir.

Enligt den nya tidsplanen så ska fastställelse ske den 18 oktober vilket innebär att interna planeringen för sökande kan starta.

Trafikverket har övervägt att senarelägga sista datum för kompletterande ansökan och kommer att se över denna möjlighet ytterligare en gång efter semestrarna.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.

VR SVERIGE AB

Konsekvenserna av den nya tidplanen för tilldelning av kapacitet T23 blir främst följande

- Tjänstekonstruktionen

- Tid för framtagande av det mest effektiva och för produktionen bästa tjänstepaket är kort även om den ursprungliga tidplanen kunnat hållas. Den ska optimeras och kontrolleras innan den går för granskning av de fackliga parterna, och därefter eventuellt justeras, innan den kan gå vidare

till PPL för schemaläggning och sedan månadsutlägg till avtalad tid. Nu fastställs tågplanen så sent att vi inte kommer att kunna leverera december månads turer till avtalad tid.

- Alternativet är att vi påbörjar arbetet med den status som tågplanen har en månad innan fastställelse med de risker som det innebär i form av att det kan ske ändringar i vår trafik som gör att det vi gjort måste göras om
- Trafikverket antyder att tågplanen vid en fastställelse den 18 oktober ändå inte kommer att vara fullt genomarbetad ("det är det minst dåliga alternativet"), risk finns att vi får en trafik där vår trafik inte är optimerad utan det blir ineffektiva trafiklösningar som kostar för vår del i ineffektiva fordons- och personalplaner.

Risk att de inledande revisionsperioderna och de TCR som berör oss inte hinner hanteras med den trafikpåverkan de ger, den framförhållning som krävs och önskas är borta.5

Trafikverkets kommentar

VR Sverige AB har inkommit till Trafikverket efter sista datum för synpunkter på avvikelsemeddelande nummer 6, JNB 2023 och utgör därmed formellt inte ett samrådssvar. Trafikverket bemöter dock ändå denna synpunkt.

Trafikverket beklagar de olägenheter som denna senareläggning innebär. Trafikverket har och kommer att tillsätta alla tillgängliga resurser för att påskynda framtagandet och säkerställa kvaliteten på kommande tågplan.