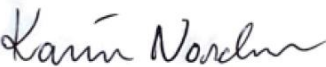


Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2022

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2022 med Trafikverkets respons på dessa yttranden. Dokumentet distribueras enligt sändlista samt publiceras på Trafikverket.se.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

SÄNDLISTA

Arriva Sverige AB
Green Cargo AB
Hector Rail AB
Jönköpings Länstrafik
Kalmar Länstrafik
Mälardalstrafik
Real Rail Sweden AB
Region Stockholm
Region Sörmland
SJ AB
Skånetrafiken
Snälltåget
Svensk Kollektivtrafik
Vy tåg AB
Västtrafik
Öresundståg AB
Östgötatrafik
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Allmänna yttranden.....	15
Yttrande från	15
Yttrande från Kalmar Länstrafik	15
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	15
Yttrande från Mälardalstrafik.....	15
Yttrande från RegionStockholm	16
Yttrande från Region Sörmland.....	16
Yttrande från Skånerafiken	16
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	17
Yttrande från Västtrafik.....	17
Yttrande från Öresundståg.....	17
Yttrande från Östgötatrafik	17
Trafikverkets kommentar	18
Synpunkter av allmän karaktär.....	18
Yttrande från Green Cargo	18
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	18
Yttrande från Kalmar Länstrafik	19
Yttrande från Mälardalstrafik.....	20
Yttrande från Skånetrafiken.....	21
Yttrande från Öresundståg.....	22
Trafikverkets kommentar	22
Allmänt om JNB	23

Yttrande från Region Stockholm	23
Trafikverkets kommentar:	23
Yttrande från Skånetrafiken	23
Trafikverkets kommentar:	23
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	23
Trafikverkets kommentar:	24
Kapitel 1 Allmän information	24
Avsnitt 1.5.2 Avvikelse	24
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	24
Trafikverkets kommentar:	25
Avsnitt 1.5.3 Publicering	25
Yttrande från SJ AB	25
Trafikverkets kommentar:	25
Kapitel 2 Infrastruktur	26
Avsnitt 2.6 Planerad utveckling av infrastrukturen	26
Yttrande från SJ AB	26
Trafikverkets kommentar:	26
Avsnitt 2.3.8 Maximal tåglängd	26
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	26
Trafikverkets kommentar:	26
Avsnitt 2.3.10 Signalsystem	26
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	26
Trafikverkets kommentar:	26
Avsnitt 2.3.12 Kommunikationssystem	27
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	27
Trafikverkets kommentar:	27
Avsnitt 2.3.14 Andra tekniska anläggningar	27
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	27
Trafikverkets kommentar:	27
Kapitel 3 Villkor för tillträde och trafikering	28
Avsnitt 3.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	28
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	28
Trafikverkets kommentar:	28
Avsnitt 3.2.3 Tillstånd	28
Yttrande från SJ AB	28
Trafikverkets kommentar:	28
Avsnitt 3.3.1 Ramavtal	28
Yttrande från Mälardalstrafik	28
Yttrande från Region Stockholm	28
Yttrande från Skånetrafiken	29
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	29
Trafikverkets kommentar:	29
Avsnitt 3.3.2 Trafikeringsavtal för järnvägsföretag	29

Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	29
Trafikverkets kommentar:	29
Avsnitt 3.4.3 Behörighetskrav för operativ personal	30
Yttrande från SJ AB	30
Trafikverkets kommentar:	30
Avsnitt 3.4.4 Farligt gods	30
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	30
Trafikverkets kommentar:	30
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet	30
Trafikverkets kommentar:	30
Yttrande från Mälardalstrafik	31
Trafikverkets kommentar:	32
Yttrande från Region Stockholm	32
Trafikverkets kommentar:	33
Yttrande från Region Sörmland	34
Trafikverkets kommentar	34
Yttrande från SJ AB	34
Trafikverkets kommentar:	34
Yttrande från Skånetrafiken	34
Trafikverkets kommentar:	35
Yttrande från Västtrafik	35
Trafikverkets kommentar:	36
Yttrande från Öresundståg	37
Trafikverkets kommentar:	37
Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning	38
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	38
Trafikverkets kommentar:	38
Avsnitt 4.2.1.1 Banarbeten	38
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	38
Trafikverkets kommentar:	38
Avsnitt 4.2.1.3 Kapacitetsbegränsningar	38
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	38
Trafikverkets kommentar:	39
Yttrande från Västtrafik	39
Trafikverkets kommentar:	39
Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats	39
Yttrande från Region Stockholm	39
Trafikverkets kommentar:	40
Yttrande från Snälltåget	40
Trafikverkets kommentar:	41
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	41
Trafikverkets kommentar:	41
Yttrande från Vy tåg AB	41

Trafikverkets kommentar:.....	41
Avsnitt 4.2.2.2 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen	42
Yttrande från Mälardalstrafik.....	42
Trafikverkets kommentar:.....	42
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	42
Trafikverkets kommentar:.....	42
Avsnitt 4.2.2.3 Förslag till tågplan	43
Yttrande från SJ AB.....	43
Trafikverkets kommentar:.....	43
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	43
Trafikverkets kommentar:.....	43
Yttrande från Vy tåg AB.....	44
Trafikverkets kommentar:.....	44
Avsnitt 4.3.1 Trafikpåverkande åtgärder.....	44
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	44
Trafikverkets kommentar:.....	44
Avsnitt 4.3.2.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid TPÅ med mycket stor påverkan	45
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	45
Trafikverkets kommentar:.....	45
Avsnitt 4.3.3 Planerade större banarbeten.....	45
Yttrande från SJ AB.....	45
Trafikverkets kommentar:.....	46
Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen	46
Yttrande från SJ AB.....	46
Trafikverkets kommentar:.....	46
Yttrande från Snälltåget	46
Trafikverkets kommentar:.....	47
Yttrande från Vy tågAB.....	47
Trafikverkets kommentar:.....	47
Avsnitt 4.5.5 Samordningsprocessen	47
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	47
Trafikverkets kommentar:.....	48
Avsnitt 4.5.6 Tvistlösning.....	48
Yttrande från Arriva.....	48
Trafikverkets kommentar:.....	48
Yttrande från Region Stockholm	49
Trafikverkets kommentar.....	49
Yttrande från Skånetrafiken	49
Trafikverkets kommentar	49
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	49
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från Öresundståg.....	50
Trafikverkets kommentar:.....	50

Avsnitt 4.5.7 Fastställd primär tågplan	50
Yttrande från SJ AB.....	50
Trafikverkets kommentar:.....	50
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	51
Trafikverkets kommentar:.....	51
Avsnitt 4.6.1 Särskiljning	51
Yttrande från Snälltåget	51
Trafikverkets kommentar:.....	51
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	51
Trafikverkets kommentar:.....	52
Avsnitt 4.6.2 Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter.....	52
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	52
Trafikverkets kommentar:.....	54
Avsnitt 4.8.1 Regler för sökandes ändringar av tågläge.....	54
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	54
Trafikverkets kommentar:.....	54
Avsnitt 4.9.1.1 Revision av tågplan	54
Yttrande från Green Cargo	54
Trafikverkets kommentar:.....	54
Yttrande från SJ AB.....	55
Trafikverkets kommentar:.....	55
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	55
Trafikverkets kommentar:.....	55
Avsnitt 4.9.2 Regler för kapacitet som inte används	55
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	55
Trafikverkets kommentar:.....	56
Avsnitt 4.10 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningprocess (TTR)	56
Yttrande från Hector Rail.....	56
Trafikverkets kommentar:.....	56
Kapitel 5 Tjänster och avgifter.....	56
Yttrande från Green Cargo	56
Trafikverkets kommentar:.....	56
Yttrande från SJ AB.....	56
Trafikverkets kommentar:.....	56
Avsnitt 5.1 Inledning.....	57
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	57
Trafikverkets kommentar:.....	57
Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter	57
Yttrande från Green Cargo	57
Trafikverkets kommentar:.....	57
Avsnitt 5.3.1 Tågläge för persontrafik.....	57
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	57
Trafikverkets kommentar:.....	57

Avsnitt 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer.....	58
Yttrande från Skånetrafiken	58
Trafikverkets kommentar	58
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	58
Trafikverkets kommentar:.....	58
Avsnitt 5.3.4.3 Fast skyltning.....	59
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	59
Trafikverkets kommentar:	59
Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	59
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	59
Trafikverkets kommentar:	59
5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	59
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	59
Trafikverkets kommentar:	60
Yttrande från Kalmar Länstrafik	60
Trafikverkets kommentar:	61
Yttrande från Mälardalstrafik.....	61
Trafikverkets kommentar:.....	62
Yttrande från Skånetrafiken	62
Trafikverkets kommentar:	62
Yttrande från SJ AB.....	62
Trafikverkets kommentar:.....	63
Yttrande från Snälltåget	63
Trafikverkets kommentar:	64
Avsnitt 5.3.6.1 Spåravgift	64
Yttrande från Real Rail.....	64
Trafikverkets kommentar:.....	64
Avsnitt 5.3.6.2 Tåglägesavgift.....	64
Yttrande från Region Stockholm	64
Trafikverkets kommentar:.....	64
Avsnitt 5.3.6.3 Passageavgift.....	65
Yttrande från Mälardalstrafik.....	65
Yttrande från Region Stockholm	65
Yttrande från Region Sörmland.....	65
Trafikverkets kommentar	66
Yttrande från SKånetrafiken.....	66
Trafikverkets kommentar:	66
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	67
Trafikverkets kommentar:.....	67
Avsnitt 5.4.2.1 Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter	67
Yttrande från Green Cargo	67
Trafikverkets kommentar:	67
Avsnitt 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport	67

Yttrande från Green Cargo	67
Trafikverkets kommentar:	68
Avsnitt 5.5.1.1. Avgift, GSM-R	68
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	68
Trafikverkets kommentar:	68
Avsnitt 5.5.2 Tillhandahållande av extra information	68
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	68
Trafikverkets kommentar:	69
Avsnitt 5.5.2.1 Avgift, kompletterande trafikinformation till resenär	69
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	69
Trafikverkets kommentar:	69
Avsnitt 5.6.1 Bokningsavgift	69
Yttrande från Mälardalstrafik	69
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	70
Trafikverkets kommentar:	70
Avsnitt 5.7.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell	70
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	70
Trafikverkets kommentar:	71
Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift	71
Yttrande från Region Stockholm	71
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	71
Trafikverkets kommentar:	72
Avsnitt 5.7.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	72
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	72
Trafikverkets kommentar:	72
Avsnitt 5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	73
Yttrande från Snälltåget	73
Trafikverkets kommentar:	73
Avsnitt 5.7.6.1 Merförseningar	73
Yttrande från Hector Rail	73
Trafikverkets kommentar:	74
Yttrande från Green Cargo	74
Trafikverkets kommentar:	74
Avsnitt 5.9 Betalning	75
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	75
Trafikverkets kommentar:	75
Kapitel 6 Operativ drift	75
Avsnitt 6.2.3.5 Operativt språk	75
Yttrande från Snälltåget	75
Trafikverkets kommentar:	75
Avsnitt 6.3.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon	75
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	75
Trafikverkets kommentar:	76

Avsnitt 6.3.2 Operativa regler	76
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	76
Trafikverkets kommentar:	76
Avsnitt 6.3.3.1 Störningsplaner	77
Yttrande från Arriva.....	77
Trafikverkets kommentar:	77
Yttrande från Region Stockholm	77
Trafikverkets kommentar:	78
Avsnitt 6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer	78
Yttrande från SJ AB.....	78
Trafikverkets kommentar:	78
Kapitel 7 Anläggningar för tjänster	78
Yttrande från Green Cargo	78
Trafikverkets kommentar:	78
Avsnitt 7.1 Inledning.....	79
Yttrande från SJ AB.....	79
Trafikverkets kommentar:	79
Avsnitt 7.2 Översikt av anläggningar för tjänster.....	79
Yttrande från SJ AB.....	79
Trafikverkets kommentar:	80
Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter	80
Yttrande från SJ AB.....	80
Trafikverkets kommentar:	80
Avsnitt 7.3.4.4 Avgifter.....	81
Yttrande från SJ AB.....	81
Trafikverkets kommentar:	81
Avsnitt 7.3.4.6 Tilldelning av tjänst	81
Yttrande från SJ AB.....	81
Trafikverkets kommentar:	81
Avsnitt 7.3.5.2 Tjänster	82
Yttrande från Green Cargo	82
Trafikverkets kommentar:	82
Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter för uppställning	82
Yttrande från Real Rail.....	82
Trafikverkets kommentar:	83
Yttrande från Region Stockholm	83
Yttrande från SJ AB.....	83
Trafikverkets kommentar:	84
Avsnitt 7.3.5.6 Tilldelning av tjänst	84
Yttrande från SJ AB.....	84
Trafikverkets kommentar:	84
Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	85
Avsnitt 8.4.3 Ersättning för merkostnader.....	85

Yttrande från SJ AB.....	85
Trafikverkets kommentar:.....	85
Avsnitt 8.11 Ansvar för ekonomisk skada	85
Yttrande från Kalmar länstrafik.....	85
Yttrande från Jönköpings länstrafik	86
Trafikverkets kommentar:.....	86
Yttrande från Arriva.....	86
Yttrande från Skånetrafiken	87
Trafikverkets kommentar:.....	87
Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar	87
Yttrande från Arriva.....	87
Trafikverkets kommentar:.....	87
Yttrande från Jönköpings länstrafik	88
Trafikverkets kommentar:.....	88
Yttrande från SJ AB.....	88
Trafikverkets kommentar:.....	88
Yttrande från Öresundståg.....	88
Trafikverkets kommentar:.....	89
Bilaga 2 B Banstandarddata	89
Yttrande från Jönköpings länstrafik	89
Trafikverkets kommentar:.....	89
Yttrande från SJ AB.....	89
Trafikverkets kommentar:.....	89
Yttrande från Skånetrafiken	89
Trafikverkets kommentar:.....	90
Bilaga 2 C STH per sträcka	90
Yttrande från Arriva.....	90
Trafikverkets kommentar:.....	91
Yttrande från SJ AB.....	91
Trafikverkets kommentar:.....	91
Yttrande från SKÅNeTRafiken.....	91
Trafikverkets kommentar:.....	91
Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan	92
Avsnitt 1 Förplanerade tider i spår för banunderhåll.....	92
Yttrande från Green Cargo	92
Trafikverkets kommentar:.....	92
Yttrande från Real Rail.....	92
Trafikverkets kommentar:.....	92
Yttrande från Västtrafik.....	92
Trafikverkets kommentar:.....	93
Avsnitt 1.1.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan.....	93
Yttrande från SJ AB.....	93
Trafikverkets kommentar:.....	93

Avsnitt 1.1.14 Underhållskontrakt Stockholm Syd.....	93
Yttrande från SJ AB.....	93
Trafikverkets kommentar:.....	93
Avsnitt 1.1.17 Underhållskontrakt Västra stambanan(Hallsberg– Gnesta, Katrineholm Åby samt Flens övre - Oxelösund).....	93
Yttrande från SJ AB.....	93
Trafikverkets kommentar:.....	94
Avsnitt 1.1.20 Underhållskontrakt Värmland och Dalsland	94
Yttrande från SJ AB.....	94
Trafikverkets kommentar:.....	94
Avsnitt 1.1.29 Underhållskontrakt Kust till kust-banan väst.....	94
Yttrande från SJ AB.....	94
Trafikverkets kommentar:.....	94
Avsnitt 2 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar	94
Yttrande från Green Cargo	94
Trafikverkets kommentar:.....	95
Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområde	96
Avsnitt 2 Säkerhetszon	96
Yttrande från SJ AB.....	96
Trafikverkets kommentar:.....	96
Bilaga 4 B Prioriteringskriterier	96
Trafikverkets kommentar:.....	96
Yttrande från Jönköpings länstrafik	96
Trafikverkets kommentar:.....	97
Yttrande från Arriva.....	97
Yttrande från Region Stockholm	98
Yttrande från Skånetrafiken	99
Yttrande från Östgötatrafiken	99
Trafikverkets kommentar:.....	100
Avsnitt 4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier	101
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik.....	101
Trafikverkets kommentar:.....	101
Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar.....	101
Yttrande från Region Stockholm	101
Trafikverkets kommentar:.....	101
Avsnitt 1.1 Planerade större banarbeten.....	102
Yttrande från SJ AB.....	102
Trafikverkets kommentar:.....	102
Avsnitt 3.4 Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm.....	102
Yttrande från Mälardalstrafik.....	102
Trafikverkets kommentar:.....	102
Avsnitt 3.4.1 Norr om Stockholms central	102
Yttrande från Region Stockholm	102

Trafikverkets kommentar:.....	103
Avsnitt 3.4.3 Citybanan	103
Yttrande från Svensk Kollektivtrafik	103
Trafikverkets kommentar:.....	103
Avsnitt 3.4.4 Stockholm central	103
Yttrande från Mälardalstrafik.....	103
Trafikverkets kommentar:.....	103
Avsnitt 3.6.2 Citytunneln.....	104
Yttrande från SJ AB.....	104
Trafikverkets kommentar:.....	104
Avsnitt 3.6.3 Malmö Central	104
Yttrande från Snälltåget	104
Trafikverkets kommentar:.....	105
Bilaga 4 E Planerade större banarbeten.....	105
Yttrande från Green Cargo	105
Trafikverkets kommentar:.....	105
Trafikverkets kommentar:.....	105
Trafikverkets kommentar:.....	106
Trafikverkets kommentar:.....	106
Yttrande från Real Rail.....	106
Trafikverkets kommentar:.....	106
Trafikverkets kommentar:.....	107
Trafikverkets kommentar:.....	107
Yttrande från SJ AB.....	108
Trafikverkets kommentar:.....	108
Trafikverkets kommentar:.....	108
Trafikverkets kommentar:.....	108
Trafikverkets kommentar:.....	108
Trafikverkets kommentar:.....	109
Trafikverkets kommentar:.....	109
Trafikverkets kommentar:.....	109
Trafikverkets kommentar:.....	110
Bilaga 4 F Kapacitetsplaner	110
Yttrande från Hector Rail.....	110
Trafikverkets kommentar:.....	111
Yttrande från SJ AB.....	111
Trafikverkets kommentar:.....	111
Yttrande från Snälltåget	111
Trafikverkets kommentar:.....	111
Avsnitt 2 Kapacitetsplan Hallsberg-Degerön.....	112
Avsnitt 2.1 Bakgrund	112
Yttrande från SJ AB.....	112
Trafikverkets kommentar:.....	112

Avsnitt 2.5.2.2 Trafikeringen Mjölby – Norrköping – Katrineholm – Hallsberg	112
Yttrande från SJ AB	112
Trafikverkets kommentar:	113
Avsnitt 2.6.1 Tidtabellsvariant för omledning via Katrineholm	113
Yttrande från Arriva	113
Yttrande från Östgötatrafiken	113
Trafikverkets kommentar:	113
Avsnitt 2.6.2 Tidtabellsvariant för omledning via Falköping- Nässjö	114
Yttrande från Real rail	114
Trafikverkets kommentar:	114
Avsnitt 3 Kapacitetsplan Malmö-Lund	114
Avsnitt 3.6.2.2 Konstruktionslösning	114
Yttrande från Arriva	114
Trafikverkets kommentar:	114
Avsnitt 4 Kapacitetsplan Stockholm-Ulriksdal	114
Avsnitt 4.1 Bakgrund	114
Yttrande från SJ AB	114
Trafikverkets kommentar:	115
Avsnitt 4.4.3 Gångtidspåslag med anledning av tillgänglig infrastruktur	115
Yttrande från SJ AB	115
Trafikverkets kommentar:	115
Avsnitt 5 Kapacitetsplan Varberg-Helsingborg	115
Avsnitt 5.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur	115
Yttrande från SJ AB	115
Trafikverkets kommentar:	115
Avsnitt 5.6.2.1 Förutsättningar	116
Yttrande från Arriva	116
Trafikverkets kommentar:	116
Avsnitt 5.6.3.2 Konstruktionslösning	116
Yttrande från Arriva	116
Trafikverkets kommentar:	117
Avsnitt 6 Kapacitetsplan Olskroken	117
Yttrande från Green Cargo	117
Trafikverkets kommentar:	117
Yttrande från Vy tåg AB	117
Trafikverkets kommentar:	118
Avsnitt 6.4.2.1 Norge/Vänerbanan	118
Yttrande från SJ AB	118
Trafikverkets kommentar:	118
Avsnitt 6.4.4 Västra stambanan	118
Yttrande från Real Rail	118
Trafikverkets kommentar:	118
Yttrande från SJ AB	118

Trafikverkets kommentar:.....	118
Avsnitt 6.7.2.2 Konstruktionslösning.....	119
Yttrande från VY tåg AB.....	119
Trafikverkets kommentar:.....	119
Bilaga 5 B Orsakskoder.....	119
Yttrande från Green Cargo.....	119
Trafikverkets kommentar:.....	119
Avsnitt 3 Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning.....	119
Yttrande från Green Cargo.....	119
Trafikverkets kommentar:.....	120
Bilaga 6 A Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång.....	120
Yttrande från Green Cargo.....	120
Trafikverkets kommentar:.....	120
Avsnitt 4 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell.....	121
Yttrande från SJ AB.....	121
Trafikverkets kommentar:.....	121
Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår.....	121
Yttrande från Region Stockholm.....	121
Trafikverkets kommentar:.....	121
Yttrande från SJ AB.....	121
Trafikverkets kommentar:.....	122
Bilaga 8 A Hanteringsregler vid olycka eller tillbud.....	122
Avsnitt 1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud och avsnitt 1.2 Anmälan om djurpåkörning.....	122
Yttrande från SJ AB.....	122
Trafikverkets kommentar:.....	123
Avsnitt 1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud och avsnitt 1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande.....	123
Yttrande från SJ AB.....	123
Trafikverkets kommentar:.....	123
Bilaga 8 B Rutiner vid skadereglering.....	123
Avsnitt 1.2.2.....	123
Yttrande från SJ AB.....	123
Trafikverkets kommentar:.....	124
Avsnitt 1.3.1.....	124
Yttrande från SJ AB.....	124
Trafikverkets kommentar:.....	124

Allmänna yttranden

YTTRANDE FRÅN

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Kalmar Länstrafik yttrar sig över JNB 2022 som Trafikorganisatör för tågsystemet Kustpilen.

Kustpilen trafikerar Stångådalsbanan och Tjustbanan som utgör en betydelsefull länk mellan regionerna Kalmar och Östergötland. För många av kommunerna är Kustpilen en betydande länk för att komma till Linköping och Kalmar för besök till samhällsfunktioner eller för vidare resor.

För att regionerna och kommunerna ska kunna öka sin attraktivitet och möta paradigmskiftet vi står inför är det av vikt att kollektivtrafiken fungerar och att det ges goda möjligheter att erbjuda vardagsresor för invånarna.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2022 som Trafikorganisatör för tågsystemet Krösatågen.

Krösatågen trafikerar sex regioner i södra Sverige och utgör en betydelsefull länk inom och mellan regionerna. För många av kommunerna utgör Krösatågen det enda tågsystem som gör uppehåll i kommunen och är därmed en betydande länk i uppkopplingen mot omvärlden.

För att regionerna och kommunerna ska kunna öka sin attraktivitet och möta paradigmskiftet vi står inför är det av vikt att kollektivtrafiken fungerar och att det ges goda möjligheter att erbjuda vardagsresor för invånarna.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik ägs av Region-organen i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafik är Trafikorganisatör för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet. Mälardalstrafik anlitar dels Järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regional tågstrafik, därutöver samverkar Mälardalstrafik genom trafikavtal med operatörer som bedriver kommersiell regional tågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

Mälardalsregionen är i hög grad beroende av goda kommunikationer inom och mellan länen. Detta bidrar även till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen.

Det är viktigt att planeringsprocessen utvecklas för att möta befolkningens likväl som näringslivets behov av stabila fleråriga förutsättningar inför beslut om bostadsort, arbetsplats, investeringar odyl.

YTTRANDE FRÅN REGIONSTOCKHOLM

Trafikförvaltningen för Region Stockholm har följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen (JN B) för 2022, TRV 2020/ 38591.

Region Stockholm är regional kollektivtrafikmyndighet för Stockholms region och har därför av staten tilldelad transportuppgift.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Sörmland har omfattande arbetspendlingsflöden till omkringliggande län och är därmed i hög grad beroende av goda kommunikationer. För att säkerställa fortsatt regional utveckling på ett hållbart sätt har Region Sörmland stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken med syfte att ytterligare förbättra kollektivtrafik med tåg.

Vi eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. Nuvarande planeringsprinciper är dock ett hinder för utvecklingen av en förutsägbar och långsiktig trafik med regionaltåg. De från tågplan till tågplan ständigt varierande avgångstiderna utgör ett problem för våra medborgares vardag och även näringslivets konkurrenskraft försämras om inte en fungerande arbetspendling kan garanteras längre än på ett års sikt. Också planeringen av anslutande busstrafiken kräver mer eller mindre stora omtag minst en gång om året.

Mot bakgrund av denna kortfattade problembeskrivning vill Region Sörmland särskilt framföra nedanstående synpunkter gällande samrådsversionen av Järnvägsnätsbeskrivningen 2022. För övrigt hänvisar vi till Mälardalstrafiks yttrande.

YTTRANDE FRÅN SKÅNERAFIKEN

Skånetrafiken yttrar sig över JNB 2022 som Trafikorganisations för tågsystemet Pågatågen.

Pågatågen trafikerar Skåne, Blekinge, Halland och Kronoberg. Innan Covid 19 gjordes mer än 25 miljoner resor per år med Pågatågen. Region Skåne och Skånetrafiken har investerat i 99 nya Pågatåg med verkstad i Helsingborg. Skånetrafiken och kommunerna har investerat stora pengar i en hög standard på lokaltågs stationer i Skåne, och vi sköter underhållet på mer än 70 lokaltågs stationer med förstärkt trafikinformation. Detta har varit ett mycket lyckosamt arbete, som uppskattats av kunderna.

För att kommunerna och region Skåne ska kunna öka sin attraktivitet är det av största vikt att kollektivtrafiken fungerar och att det ges goda möjligheter att erbjuda vardagsresor för invånarna.

YTTRANDE FRÅN 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 99 % av landets busstrafik och 83 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, beroende på hur primärkommuner och regioner överlåtit ansvaret.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

Västtrafik vill under pågående samråd framlägga följande synpunkter på förslaget till Järnvägsnätsbeskrivning 2022.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG

Öresundståg AB lämnar följande synpunkter med anledning av samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen för 2022, TRV 2020/38591.

Öresundståg AB ansvar för trafikering av Öresundstågen inom region Skåne, Blekinge, Kronoberg, Kalmar Halland och Västra Götaland samt via Öresundsbron till Danmark. 2019 gjordes drygt 28 miljoner resor med Öresundstågen. Kunderna i trafiken pendlar till från arbete, gör fritidsresor och affärsresor mellan och inom regionerna. Öresundstågen är även en viktig faktor när det gäller integrationen med Danmark.

Vid tågplaneskiftet, T21, byter vi operatör, då SJ har uppdraget att utföra trafiken samt ansvara för underhållet av fordonen, vid den sedan juni 2020 ibruktagna fordonsdepån i Hässleholm.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

AB Östgötatrafiken, som huvudman för tågtrafiksystemet Östgötapendeln, lämnar här sitt yttrande och synpunkter på samrådsutgåva JNB 2022:

Bakgrund

Region Östergötlands och Östgötatrafikens uppgift är att erbjuda en effektiv och attraktiv kollektivtrafik i Östergötlands län. Det övergripande strategiska målet för kollektivtrafiken i Östergötland är att det ska vara ett positivt sätt att resa, såväl för medborgaren, samhället som för miljön.

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

På uppdrag av ägaren, Region Östergötland, ansvarar Östgötatrafiken för utveckling, upp-handling och planering av trafiken, kundinformation, marknadsföring, biljettförsäljning och kundtjänst.

Östgötapendeln är vårt flaggskepp och grunden i hela Östgötatrafikens trafiksystem och är därför alltid högt prioriterad. Stora ekonomiska resurser är satsade för att Östgötapendeln ska bidra till att nå regionens mål. Det är av yttersta vikt att vi är pålitliga i form av att vi har hög regularitet och punktlighet.

Trafikverkets kommentar

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

Synpunkter av allmän karaktär

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Regeringens klimatmål till 2030 är att kraftigt minska transporternas utsläpp. Green Cargo anser det anmärkningsvärt att man då samtidigt väljer att från redan höga nivåer, höja priserna ytterligare på järnvägstransporter. Dessa ständigt återkommande höjningar urholkar järnvägens konkurrensförmåga, och risken är överhängande att allt fler transporter framöver kommer ske med fossila bränslen som grund.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

JNB 2022 innehåller en del nyheter och förändringar jämfört med tidigare JNB. Områden som förändrats och förtydligats är bland annat de som omfattar prioriteringskriterierna och förändringar i trafikinformationen. Jönköpings Länstrafik ser positivt på att möjligheterna för bättre trafikinformation mot kund bidrar till en ökad resenärsnytta.

...

De bägge ändringarna kring prioriteringar och banavgifter vilka gjorts i JNB 2022 ter sig märkliga mot de förändringar och påbud som kommit under 2020.

Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har fått bära ett stort ansvar för att säkerställa de samhällskritiska resorna under COVID-19 pandemin och infrastrukturministern har varit väldigt tydlig med att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska upprätthålla kollektivtrafik med både buss och tåg trots att resande och intäkter minskat betydligt.

Den regionala kollektivtrafiken har pekats ut som samhällsviktig och upprätthåller personalförsörjningen för flera samhällskritiska verksamheter som måste fungera, däribland sjukvården. De kostnader som de ökade banavgifterna innebär blir ytterligare en påлага för den regionala budgeten hos kollektivtrafikmyndigheterna inom Krösatågen.

Medel för att finansiera ökade banavgifter får gå från tas regionernas redan hårt ansträngda budgetar och prioritering kommer att behöva göras utifrån de verksamhetsbehov som finns inom den regionala verksamheten för att transfereras till Trafikverkets kassa.

Jönköpings Länstrafik och övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter som organisatörer av samhällsviktig trafik har under 2020 dragit ett tungt lass för att samhället ska kunna fungera. I den JNB som presenteras framgår återigen att det arbete som regionala kollektivtrafikmyndigheterna bidragit med är av bristande betydelse när förutsättningarna för den framtida trafikens målas upp. De regionala och lokala tågen kommer fortsatt att vara lågt prioriterade samtidigt som banavgifterna höjs och infrastrukturen fortsätter att brytas ned. Remissversionen av JNB är inte helt kopplad till hur det ser ut i verkligheten.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

JNB 2022 innehåller en del nyheter och förändringar jämfört med tidigare JNB. Områden som förändrats och förtydligats är bland annat de som omfattar prioriteringskriterierna och förändringar i trafikinformationen. Kalmar Länstrafik ser positivt på att möjligheterna för bättre trafikinformation mot kund bidrar till en ökad resenärsnytta.

Ändringarna av banavgifter i JNB 2022 ter sig märkliga mot de förändringar och påbud som kommit under 2020.

Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har fått bära ett stort ansvar för att säkerställa de samhällskritiska resorna under COVID-19 pandemin och infrastrukturministern har varit väldigt tydlig med att de regionala Kollektivtrafikmyndigheterna ska upprätthålla kollektivtrafik med både buss och tåg trots att resande och intäkter minskat betydligt.

Den regionala kollektivtrafiken pekats ut som samhällsviktig och upprätthåller flera samhällskritiska verksamheter som måste fungera. Kostnader som de ökade banavgifterna innebär blir ytterligare en pålaga för budgeten hos Region Kalmar.

Medel för att finansiera ökade banavgifter får gå från regionernas hårt ansträngda budgetar och prioritering kommer att behöva göras utifrån de verksamhetsbehov som finns inom den regionala verksamheten för att transfereras till Trafikverkets kassa.

Kalmar Länstrafik och övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter som organisatörer av samhällsviktig trafik har under 2020 dragit ett tungt lass för att samhället ska kunna fungera. I den JNB som presenteras framgår återigen att arbetet som regionala kollektivtrafikmyndigheterna bidragit med är av bristande betydelse när förutsättningarna för den framtida trafikens målas upp. De regionala och lokala tågen kommer fortsatt prioriteras ned, banavgifter höjas. Remissversionen av JNB rimmar dåligt med verkligheten.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder

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

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

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

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

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

Mälardalstrafik fortsätter utveckla den regionala tågtrafiken i Mälardalen, i T22 sker större utökningar även på de enkelspåriga banorna. Det är önskvärt att Trafikverket underlättar denna satsning genom trimningsåtgärder på dessa banor under 2021, enligt pågående samverkan mellan Trafikverket och Mälardalstrafik.

Planering av tågplanen samt redovisning brister

Med erfarenhet från tågplaneprocessen för T20 behöver Trafikverket tillräckligt med planeringsresurser för att möta efterfrågan på god planering. Trafikverket behöver tidigt under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med kreativa lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under



tvisteförhandlingar. Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg och banarbeten.

Banarbetsanpassningar som inte arbetas in i primär och slutgiltig fastställelse behöver hanteras på ett strukturerat och enhetligt arbetssätt av Trafikverket inom ramen för revisionshantering för att säkerställa en god kvalitet och leverans inom uppsatt tidplan.

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

Utnyttja fordonens hastighetsprestanda

Mälardalstrafik vill fortsätta dialogen med Trafikverket i syfte att merutnyttja våra nya Mälartågs (Dosto ER1) hastighetskapacitet. Våra nya ER1 har bara 17 tons axellast och sth 200 km/h kat B. Detta fordon får framföras med 175 km/h på banor med sth 160 för A-tåg och 200 km/h för S-tåg.

I början av 2000-talet genomfördes förändringar av hastigheten på delar av Ostkustbanan och Norra stambanan. Sth för A-tåg var 160 km/h och för S-tåg 200 km/h, flera delsträckor med sth 160 för A-tåg kunde få sth höjd till 200 km/h för A-tåg. Genomförandet skedde relativt snabbt och enkelt och bestod huvudsakligen i omkodning av baliser och dokumentationsarbete. Även Trafikverkets västra region har gjort motsvarande justeringar på främst Västra stambanan.

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

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

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har fått bära ett stort ansvar för att säkerställa de samhällskritiska resorna under COVID-19 pandemin och infrastrukturministern har varit väldigt tydlig med att de regionala Kollektivtrafikmyndigheterna ska upprätthålla kollektivtrafik med både buss och tåg trots att resande och intäkter minskat betydligt.

...



De regionala budgeterna har drabbats mycket hårt av minskade intäkter, något som snabbt borde kunna justeras med minskade banavgifter som kompensation från staten.

Vidare har man inte kunnat hantera tåglägesprocessen på ett vettigt sätt. Lokaltågstrafik bygger på långsiktigt systemtänk. Vi har tvingats reducera avgångar p.g.a. minskat resande. När pandemin förhoppningsvis upphör önskar vi återgå till att köra tågsystemen. Vi har då inte kunnat lämna tillbaka tåglägen för längre perioder, då vi riskerat att förlora dessa. Här borde man hitta ett arbetssätt för att hantera svåra situationer.

JNB 2022 innehåller en del nyheter och förändringar jämfört med tidigare JNB. Områden som förändrats och förtydligats är bland annat de som omfattar prioriteringskriterierna och förändringar i trafikinformationen.

Vid planerade banarbeten borde Trafikverkets underentreprenörer bekosta ersättningstrafiken. Detta hade troligen bidragit till kortare avstängningstider. Idag finns inte detta incitament, då kostnaderna för ersättningstrafiken hamnar på trafikföretagen.

Trafikinformation är mycket viktigt. Som vi tidigare nämnt ovan har vi haft ett historiskt gott samarbete kring dessa frågor på stationerna. Vi vill fortsätta att samarbeta i dessa frågor, där Skånetrafiken kan bidra med teknisk utrustning som placeras på Trafikverkets fastigheter. Detta gagnar kunderna och branschen.

...

Vi vill också peka på att redundansen i anläggningen är viktig. Vi har haft ett mycket bra samarbete kring strömförsörjning i anläggningen i Skåne. Det är viktigt att våra depåer i Skåne får redundans vad avser anslutningsspår och strömförsörjning.

Kapaciteten på Malmö C och Helsingborgs C håller på att ta slut. Brist på uppställningsplatser i dessa områden är också bekymmer. Flera enkelspårsbanor skapar fortsatta problem i daglig drift. Hässleholm – Kristianstad behöver omgående dubbelspår.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG

Vi noterar att Trafikverket på ett positivt sätt utvecklar processen för framtagande den årliga tidtabellen. I sammanhanget vill vi lyfta fram initiativet att till T21 genomföra förberedande arbetsmöten gällande Västkustbanan. Arbetssättet, att tillsammans med branschen diskutera komplicerade förhållanden kring banarbeten gör att vi som sökande kan göra en mer kvalitativ ansökan av tåglägen, samt förbereda vår egen produktionsplanering med bättre framförhållning.

Trafikverkets kommentar

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

Allmänt om JNB

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Allt som påverkar förutsättningarna för tågplanen och kapacitetsansökan måste vara med i JNB. Detta bör även gälla både riktlinjer, Täthet mellan tåg, de nyttillkomna konstruktionsreglerna och utvecklingsplaner då de utgör en viktig del i diskussionerna inom samverkan i branschen inför tågplaneprocessen, både på kort och på lång sikt.

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

Trafikverkets kommentar:

JNB ska ange förutsättningarna inför ansökan och också utgöra en del av TRAV. Trafikverkets konstruktionsregler presenteras separat.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Det borde införas i JNB kapitel om hur extrema situationer ska hanteras

Trafikverkets kommentar:

I JNB:s avsnitt 6.3 Operativa åtgärder, 6.3.1 Principer står: Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Trafikverket. För att minimera konsekvenserna och snarast återställa kapaciteten på en skadad del av järnvägsnätet finns det särskilda rutiner för olyckshantering.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikverket har sänt järnvägsnätsbeskrivning för trafikåret 2022 på samråd. JNB har omarbetats för att motsvara europeiska krav på disposition. Det finns fortsatt utrymme att förtydliga och förenkla JNB. JNB är det viktigaste övergripande dokumentet förutom lagstiftningen och påverkar alla delar av järnvägsverksamheten. Tvetydigheter kan leda till missförstånd och i värsta fall till konflikter som leder till tillsyn eller domstolsprocesser för att uppnå samsyn. Det finns också viktiga förutsättningar som Trafikverket underhåller samrådsprocessen genom att hänvisa till fristående dokument som tas fram senare eller rent av till sin dynamiska hemsida. De som ansvarar för att transportera 265 miljoner resenärer och 73 miljoner ton gods per år behöver kristallklara och långsiktiga förutsättningar för att kunna bedriva både samhälls- och företagsekonomiskt lönsamma verksamheter. Trafikverket måste bättre förstå sin roll som den kanske viktigaste möjliggörare för framtidens järnvägstrafik.

Vi vill också särskilt lyfta att JNB tydliggör de orättvisa spelregler som råder på den svenska järnvägsmarknaden där samhällsvardagslivets resor nedprioriteras till förmån för kommersiell tåg företagskonkurrens om affärsresenärer. Detta är i konflikt både EU-direktivet (2001/14/EG) som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet och beslut i regering och riksdag om bistå med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel.

Formalia

Branschorganisationerna som deltar i samverkansgruppen för affärsregler fick under våren möjlighet att ge synpunkter på utkast till JNB, vi noterar att ett flertal ändringsförslag för att förenkla texten, möjliggöra läsning av dokumentet på papper etc inte tagits omhand. 1.4, stycke 1 och 2.

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer en struktur som är gemensam för RailNetEurope så att sökande kan hitta samma information på samma ställe i olika länders dokument.

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer den struktur som antogs av de europeiska infrastrukturförvaltare som tillhör RailNetEurope (se 1.7.2). Målet med denna gemensamma struktur är att alla sökande och berörda parter kan hitta samma information på samma plats i alla länders järnvägsnätsbeskrivningar.

Här lämnade Svensk Kollektivtrafik i den ovan nämnda synpunktsfasen in kommentaren att det står mer eller mindre samma sak i två stycken efter varandra. Trafikverket ansåg tydligen inte att detta behövde korrigeras.

Vi påpekade också bristande definitioner, där olika begrepp som kan tolkas som olika eller samma används till och med i samma stycke. Vi påpekade också ett flertal hänvisningslänkar som i textform utläses som "se Trafikverkets webbplats". Vilket omöjliggör förståelse för den som läser på papper att den digitala versionen innehåller en länk till en specifik sida på webbplatsen.

Vi väljer att framföra dessa som ett exempel på hur JNB är onödigt svårläsbar pga bristande intresse för korrekturläsning och språklig tydlighet. Det vore också önskvärt om man försökte anta ett processperspektiv i texten, så att text skrivningar om ansökan återfinns i avsnitt om ansökning och inte under avsnittet om drift.

Trafikverkets kommentar:

Vi tar tacksamt emot förslag till ändringar och tar med oss dessa in i det ständiga arbetet med att förbättra JNB.

Kapitel 1 Allmän information

Avsnitt 1.5.2 Avvikelser

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

1.5.2 beskriver att samråd inte hålls om ändringar i JNB är till den sökandes fördel. Svensk Kollektivtrafik hävdar att Trafikverket utan att hålla samråd har svårt att veta hur en ändring påverkar

olika delar av branschen och dess olika aktörer och därmed inte på förhand kan avgöra om ändringen är uteslutande positiv för alla parter.

För övrigt används begreppet samråd i JNB för olika företeelser som inte på något sätt sker utifrån samma rutiner, tidsgränser etc. Det är därför förklarligt men inte acceptabelt att ha skrivningar som "samråd ska ske i god tid". God tid är en allt för generell beskrivning

Trafikverkets kommentar:

Vi är medvetna om svårigheten att avgöra hur en förändring påverkar alla parter. I det här fallet handlar det om ändringar som t.ex. att släcka en risk för trafikeringsbegränsning eller en tidigareläggning av en ökad funktionalitet i banan, vilka säker inte kan vara till någons nackdel.

I JNB sammanhang används begreppet samråd i samband med att det föreligger ett ändringsbehov eller en ny JNB ska publiceras. JNB ska enligt lag uppdateras vid behov och uppdateringarnas art kan vara så olika att det inte går att ange en generell tidsangivelse. En ändring då det föreligger en säkerhetsrisk kräver snabbare hantering än en planerad ändring.

Avsnitt 1.5.3 Publicering

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I texten finns en länk till en lista på olika orter i Sverige, och där återfinns texten:

"Information om andra som tillhandahåller tjänster

Trafikverket erbjuder andra svenska infrastrukturförvaltare att publicera sin järnvägsnätsbeskrivning på Trafikverkets webbplats."

Hagalund finns inte med där det är uppenbart att Jernhusen är en infrastrukturförvaltare.

(2020-10-29 fungerade inte länken vid flertalet försök att bekräfta ovanstående utsaga.)

Trafikverkets kommentar:

Det är frivilligt för andra svenska infrastrukturförvaltare att publicerar sin JNB på Trafikverket.se.

När det gäller anläggsbeskrivning ska Trafikverket publicera de länkar som leverantörer av järnvägsnära tjänster sänder till oss, enligt EU kommissionens Genomförandeförordning 2017/2177. Trafikverket har ingen kontrollfunktion kring efterlevnad på denna genomförandeförordning.

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det borde finnas en länk i avsnitt 2.6 till Trafikverkets genomförandeplan för utveckling av infrastrukturen (andra strecksatsen i avsnitt 2.6).

Trafikverkets kommentar:

Vi lägger till länken. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/genomforandeplan/>

Avsnitt 2.3.8 Maximal tåglängd

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

I 2.3.8 står det Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka provas i processen för tilldelning av kapacitet. Detta bör göras mer förutsägbart för den sökande redan innan ansökan.

Trafikverkets kommentar:

Generellt sett gäller att maximal tåglängd är 630 meter. Det är normallängden för mötesdriftplatser byggda från 1960-talet och framåt. Den nya normen är att man bygger och förlänger driftplatser för 750 meter långa tåg. I väntan på att majoriteten av driftplatserna är utbyggda till 750 meter kommer maxlängden 630 meter att kvarstå och att tåg som överskrider den längden framförs som specialtransport. Maximal möteslängd för enskilda driftplatser framgår av bilaga 2 A möteslängder och plattformar.

Avsnitt 2.3.10 Signalsystem

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2.3.10 Nämner att olika trafikeringsystem finns för olika delar av banan och hänvisar till en digital karta på internet. Detta innebär ju att trafikeringsystemet kan ändras utan att JNB ändras. Vi efterfrågar en skarpare koppling mellan JNB och vilket trafikeringsystem som respektive bandel har under trafikeringsåret.

Trafikverkets kommentar:

På Trafikverkets anläggning förekommer 7 olika typer av trafikeringsystem. Vilket trafikeringsystem som gäller på olika sträckor framgår av bilaga 2B och av JNB Karttjänst. Ändring av trafikeringsystem är omfattande och kostsamma projekt som har en mycket stor påverkan på trafik

och trafikplanering. Det är olämpligt att ändra trafikeringssystem under pågående tågplan och därför görs dessa ändringar i det allra flesta fall i samband med tidtabellsskiften.

JNB Karttjänst är en del av JNB och ligger som grund för bilaga 2B. Vi anser att kopplingen är tillräckligt skarp.

Avsnitt 2.3.12 Kommunikationssystem

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Om jag som ny operatör vill trafikera, var läser jag i så fall om vad som är särskilda anpassningar? Kan dessa ändras utan JNB-samråd?

Trafikverkets kommentar:

I enlighet med TSD är det RINF som beskriver vilket kommunikationssystem som gäller för Sverige. Krav på anpassningar framgår av ansöknings- och tillståndsprocessen.

Dagens systemlösning är GSM-R. I JNB beskrivs förutsättningarna. Det ingår inte i JNB-processen att samråda om stora genomgripande förändringar i krav och förutsättningar. När det är dags att byta kommunikationssystem kommer det att kommuniceras på annat sätt än genom JNB.

Avsnitt 2.3.14 Andra tekniska anläggningar

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2.3.14 innehåller skrivningen som ger Trafikverket rätt att "vidta nödvändiga åtgärder". Här måste sanktionerna tydliggöras, det är inte ett villkor som är transparent för den svagare parten, dvs järnvägsföretaget/trafikorganisationen.

Trafikverkets kommentar:

Åtgärder som Trafikverket kan vidta efter larm från detektorer beskrivs i TDOK 2020:0074 "Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador TRV 2020/97957".

Formuleringen "vidta nödvändiga åtgärder" omformuleras till "vidta åtgärder enligt TDOK 2020:0074".

Kapitel 3 Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 3.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

I 3.2.2 nämns en mängd regler som kommer ifrån järnvägslagstiftningen och som inte är något JNB-reglering i sig. Det är så klart välment att beskriva regler men det som regleras i lag behöver ju inte beskrivas i JNB, speciellt inte om inte JNB har något ytterligare reglering i anslutning till den refererade lagstiftningen. Om JNB skulle tillföra något vore det ju till exempel att beskriva vilka bandelar som avses för respektive föreskrift.

Trafikverkets kommentar:

Vi tar tacksamt emot förslag till ändringar och tar med oss dessa in i det ständiga arbetet med att förbättra JNB.

Avsnitt 3.2.3 Tillstånd

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det gäller nya regler för tillstånd och fordonsgodkännanden fr.o.m. 31/10 i år. JNB borde uppdateras och Trafikverket upplysa om dessa nya regler. Järnvägslagen kommer inte finnas när denna JNB träder i kraft. Alternativt hanteras detta i ändringsmeddelande senare.

(I avsnitt 3.4.1 är texten uppdaterad och avspeglar de nya reglerna.)

Trafikverkets kommentar:

Texten är föremål för uppdatering på grund av det nya regelverket.

Avsnitt 3.3.1 Ramavtal

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vi konstaterar att Trafikverket inte för närvarande tecknar några ramavtal. För vår del kan vi se vissa fördelar med ramavtal eftersom kollektivtrafiken måste bygga på en stabil förutsägbarhet. En person

ska till exempel kunna vara någorlunda säker på att det går att använda kollektivtrafiken för resor till och från arbetet under en överskådlig framtid.

Vi frågar därför: Varför tecknar inte Trafikverket ramavtal?

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Ett mellansteg för att skapa långsiktighet och förutsägbarhet hade varit att Trafikverket tecknade ramavtal. I JNB står det att man inte tecknar ramavtal, vilket vi inte förstår.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vi noterar att Trafikverket inte avser möjliggöra tecknande av ramavtal även för T22. Våra medlemmar är beroende av långsiktighet i kapacitetstilldelningen. Årlig kapacitetsomfördelning leder till ökad planeringsbörda för både järnvägsföretagen och Trafikverket. Resenärerna förväntar sig att vardagsresandet behov och byten till stads- och regionalbussar fungerar år efter år. Det är dessutom ett lagstadgat uppdrag för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Behoven av trafik från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är relativt konstant över tid. Ramavtal skulle också ge Trafikverket bättre planeringsunderlag för behov av både underhåll och investeringar på längre horisont än ett år framåt.

Trafikverkets kommentar:

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

Avsnitt 3.3.2 Trafikeringsavtal för järnvägsföretag

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Den sökande måste därför räkna med att handläggningstiden i vissa fall kan bli relativt lång. Detta är en orimlig friskrivning, här behöver ett kvalitetsmått som är kvantifierbart användas. Vad är långt? En kvart? Två månader? Parterna har garanterat olika förväntningar och med den ”slappa” skrivning som Trafikverket har finns inga som helst incitament för Trafikverket att faktiskt agera skyndsamt.

Trafikverkets kommentar:

Det står i texten att Trafikverket ska meddela sökanden beräknad handläggningstid. Denna bedömning kan göras först när ansökan har kommit in. Trafikverket har alltid en målsättning och ett krav på sig att handlägga ärenden skyndsamt.

Avsnitt 3.4.3 Behörighetskrav för operativ personal

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det vore bra med en hänvisning i sista stycket till Bilaga 3 A.

Trafikverkets kommentar:

Hänvisning inlagd.

Avsnitt 3.4.4 Farligt gods

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det är rimligt att en hänvisning till de regler kring farligt gods som beskrivs i 2.4.3 framkommer även här.

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring. Kapitel 3 innehåller villkor som gäller generellt vid transport av farligt gods. Sedan måste järnvägsföretaget alltid titta i kapitel 2 för att se vad som gäller för den infrastruktur som ska trafikeras.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

Trafikverkets kommentar:

Då de många synpunkterna är av samma karaktär och inom samma områden, lämnas initialt nedan ett generellt svar som besvarar de flesta frågeställningarna. Många är dessutom diskussioner av allmän karaktär utan att på något sätt ha synpunkter på det specifika kapitlet/avsnittet vilket omöjliggör konkreta svar. Dessutom berör ett antal synpunkter sådant som mer skulle anses vara av trafikpolitisk natur, vilket inte är inom Trafikverkets mandat att reglera.

Där det finns synpunkter som inte inbegrips av det generella svaret, återkopplas dessa efter varje enskild synpunkt.

Generellt svar:

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

3 § lyder:

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

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

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

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

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

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

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

YTTRANDE FRÅN MÅLARDALSTRAFIK

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

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

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder och tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag är olyckligt. Tåg som ansöks för

enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen. Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet.

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

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

Trafikverkets kommentar:

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

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

Det finns idag tyvärr inga möjligheter att ta hänsyn till de eventuella merkostnader det för med sig att spräcka styva tidtabeller. Det saknas helt enkelt monetära värderingar för den typen av effekter. Men behovet av sådan funktionalitet är redan identifierad.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

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

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

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

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

Vi saknar vidare en värdering av vilka alternativa transportlösningar som står till buds och kostnaderna för dessa i de situationer där ett tågläge måste strykas. Om det inte finns någon alternativ möjlighet att lösa transportuppgiften borde tågläget påföras ett högre värde jämfört med ett där alternativ finns. Ett alternativt sätt att lösa transportuppgiften kan vara att exempelvis slå ihop två tåg som går nära varandra i tid till ett, att låta tåget gå en annan Väg som fortfarande möjliggör transportuppgiften eller att ersätta tågläget med buss.

Trafikverkets kommentar:

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

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

När det gäller möjligheten värdera tåglägen som stryks värderas dessa genom värdering av exkluderat tågläge. Att det idag saknas möjlighet att värdera mer detaljerade lösningar på konfliktsituationer har sin grund i att prioriteringsmodellen av nödvändighet måste vara relativt schabloniserad för att den primära tågplanen ska kunna tas fram inom en acceptabel tidsrymd. Men behovet av funktionalitet är identifierad.

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Ramvillkoren har förändrats markant sedan avregleringen fått effekt med kraftigt ökat trafikarbete på exempelvis Västra stambanan som följd. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet. Vill vi därför ännu en gång understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en fördjupad dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar. Den regionala trafikens betydelse som en grundläggande samhällsfunktion har blivit ännu mer uppenbar i och med Coronakrisen.

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

Trafikverkets kommentar

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

Det finns idag tyvärr ingen möjlighet att ta hänsyn till de eventuella merkostnader det för med sig med att spräcka styva tidtabeller. Det saknas helt enkelt monetära värderingar för den typen av effekter. Men behovet av sådan funktionalitet är redan identifierad.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Önskar att processen för banarbetsplanen förtydligas i hela kapitel 4, till exempel:

- 4.2.2.3: vad är "reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen".
- 4.5: Tabell Tidsplan för tilldelning av kapacitet: Här framgår inte tydligt när banarbetsplaner uppdateras.
- 4.5.7: vad är "reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen".

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av denna synpunkt. De tre exemplen har bemötts under respektive avsnitt.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Kapitel 4 hanterar tilldelning av kapacitet. Flera av dessa punkter måste omarbetas.

I tågplaneprocessen ansöker vi om kapacitet för att köra tåg. Trafikverket underhåll med sina underentreprenörer söker kapacitet för banarbeten (att det inte ska köras tåg). De är därmed sökande av kapacitet. Vid samråden anser vi därmed att Trafikverket underhåll och dess underentreprenörer ska delta för att vi ska få en snabb och kostnadseffektiv hantering. Vi söker båda kapacitet i spåret och måste kunna få diskutera lösningar. Så arbetade man förr i Skåne, men så sker inte idag.

Trafikverkets kommentar:

Såvitt Trafikverket kan minnas har företrädare för underhåll inte deltagit i samrådsmöten, men tidigare i revisionsmötena. Trafikverket planerar inte att ändra processen så att entreprenörerna deltar vid samrådsmötena i långtidsprocessen. Trafikverket arbetar dock med att utveckla samrådsprocessen med kund för banarbeten, vilket ligger före samråds- och samordningsmötena som hålls inom ramen för långtidsprocessen.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess principer bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv, där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar samt dess stora resenärs mängder.

Vad avser prioriteringskriterierna utformning, så innebär dessa idag, mycket förenklat, att långväga tåg har högre prioritet än tåg som går kortare sträckor. Att pendeltågstrafiken har fler resande som i hög grad är beroende av att trafiken är i tid och passar anslutande linjer tas inte i beaktande såsom prioriteringskriterierna är utformade i dagsläget.

Tidigare genomförd granskning av prioriteringskriterierna har visat att så som kriterierna är utformade som uppfyller de inte målet om att leda till ett samhällsekonomiskt utnyttjade av infrastrukturen. Det största problemet är att de inte tar hänsyn till avtagande marginalnyttan av ytterligare tåg inom samma trafiksegment i ett stråk. Jonas Eliasson och Martin Aronsson skriver i en rapport från 2014:

”Det mest fundamentala problemet med Trafikverkets kriterier är att värderingarna är konstanta för varje tågklass, och inte beror på vilka eller hur många alternativa tåg som finns. Det betyder att man alltid kommer få vad som med optimeringsterminologi kallas hörnlösning, dvs. Den tågtyp som enligt kriterierna är ”mest värd” (som det skulle innebära störst samhällsekonomisk förlust att stryka) kommer kunna ta all kapacitet om den vill. Anta till exempel att både SL och SJ ansöker om att få all tillgänglig kapacitet på sträckan Södertälje-Stockholm kl. 7-9. Dagens prioriteringskriterier kommer leda till att antingen SL eller SJ får all kapaciteten. Sunt förnuft säger kanske att det måste vara rimligt att ha någon sorts avvägning – kanske 80 % SL-tåg och 20 % SJ-tåg eller tvärtom. Men poängen är att det är matematiskt omöjligt för detta att inträffa. Så länge värderingarna per tåg är konstanta, och inte minskar med varje ytterligare tåg som läggs till, så kommer alltid den ena eller den andra tågtypen få all kapacitet.” (Jonas Eliasson, Martin Aronsson; Samhällsekonomiskt effektiv tilldelning av järnvägskapacitet: Några synpunkter på Trafikverkets nuvarande process (2014)).

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

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

Förslag till lösning på kort sikt

Att utforma ett nytt regelverk för tilldelning av kapacitet förstår vi kommer att ta tid, men eftersom problemet med de bristfälliga prioriteringskriterierna är akut föreslår vi att Trafikverket utvecklar metoder med fördefinierade tåglägen i stråk med mycket högt utnyttjande av infrastrukturen. På så sätt kan man säkerställa att tåglägena fördelas med trafiksegmenten och det skulle också innebära en större stabilitet att kapaciteten kan fördelas på ett liknandes sätt under flera påföljande tågplaner, vilket i sin tur skulle innebära att såväl allmännyttig trafik som kommersiellt driven persontrafik och godstrafik skulle säkerställa långsiktig drift av sina respektive transporter.

Med erfarenhet från tågplaneprocessen de senaste åren, behöver Trafikverket tidigt under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar. Ett system med fördefinierade tåglägeskanaler bör prövas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter. Fördefinierade tåglägen ses som ett verktyg att nå ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och bör ingå i en analys av tilldelningsprocessen. System med fördefinierade kanaler eller ramavtal utgör verktyg med syfte att nå långsiktighet och ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande. Trafikverket bör skyndsamt påbörja ett utredningsarbete för en sådan planeringslösning.

Trafikverkets kommentar:

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

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

Även behovet av en modell som tar hänsyn till de problem som lyfts av Martin Aronsson och Jonas Eliasson i deras rapport 2014 är identifierade. Trafikverket finansierar sen några år tillbaka ett forskningsprojekt som bland annat syftar till att minska de problem som rapporten adresserar.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG

Kapacitetstilldelning bör ske med större hänsyn till regional och lokal trafik som har ett mycket viktigt uppdrag att för regionerna ska fungera och utvecklas. Inom Region Samverkan Syd framtaget Positionspapper visar på behovet av att ha fungerande trafik mellan regionernas sk. tillväxtmotorer. Vid tilldelning av kapacitet behöver samhällsnyttan ses som styrande, hela kollektivtrafiksystemet och dess kopplingar och anslutningar samt dess stora antal resenärer behöver beaktas och värderas.

Vi noterar att vid tilldelning av tågläge i Danmark värderas samhällsfinansierad trafik högre än motsvarande i Sverige. För den gränsöverskridande trafiken bör naturligtvis prioriteringskriterierna vara harmoniserade.

Vi saknar en värdering av kopplingar till länens regionbusstrafik, som utgör en väsentlig del i det som vi betecknar som "hela resan". Öresundstågen är således en del i regionernas hela kollektivtrafiksystem där anslutande buss- och övrig regional och lokaltrafik viktig.

Nuvarande värdering av olika tåg kan vid tvist om samma tågläge få som konsekvens att långväga tåg "slår ut" regional- och lokaltrafik. Vi anser att tåg med företrädesvis dagliga pendlare bör ges större prioritering och värderas högre än tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare som erbjuds oattraktiva tider med ibland förlängda restider kan då befaras börja använda bil i stället, med ökad miljöbelastning som följd.

Med erfarenhet från tågplaneprocessen, för T20 har Trafikverket till T21 men även för T24 och T25 tagit fram konstruktiva förslag till lösningar för tågägen som kan komma i konflikt. Med förslag på lösningar tidigt i processen underlättas planeringen förståelse hos alla parter ökar och bättre trafikupplägg tas fram. Detta arbetssätt minskar med stor sannolikhet antalet tvister i den årliga tidtabellsprocessen.

Processteget tvistlösning behöver förbättras. I första hand när det gäller att ta fram underlagen inför möte, samt redovisning av hur nyttor för de i tvisten ingående tågen.

Trafikverkets kommentar:

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

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

Avsnitt 4.2 Generell processbeskrivning

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det är ologiskt att så stort utrymme för den internationella ansökan lämnas i detta inledande avsnitt, medan motsvarande information rörande den svenska ansökningen (som torde vara majoritet av de sökandes fokus) beskrivs först i 4.2.2. Samtidigt som internationell ansökan återigen beskrivs i 4.2.2.1.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket följer RNE:s Common Structure och de rekommenderade texter som finns kring internationell trafikering.

Avsnitt 4.2.1.1 Banarbeten

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Syftningsfel? Om PSB är en förutsättning inför ansökan i kapacitetstilldelningsprocessen så kan ju inte sökande söka omledningsläge utan borde ju söka den tågväg sökande i första hand vill framföra tåget som är öppet för trafik.

Trafikverkets kommentar:

Ett PSB innebär alltid att det råder trafikavbrott det vill säga ingen trafik kan tilldelas kapacitet överhuvudtaget. Trafikverket vill därför med denna skrivning att sökande ska anpassa sin ansökan och ansöka om kapacitet för att köra en annan väg som är öppen för trafik.

Avsnitt 4.2.1.3 Kapacitetsbegränsningar

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Kapacitetsrestriktioner. Endast Olskroken anges i Göteborgs närområde. Sträckan Almedal-Göteborg bör vara med, samt hela sträckan Göteborg-Skövde. Sträckan är hårt belastad i dagsläget och Västtrafik har planer på att öka antalet tåg Mölnlycke-Göteborg. Göteborg-Skövde som helhet syftar till att skapa bättre struktur och att det kan ställas högre krav på ansökningarna att de följer kapacitetsplanens riktlinjer. I T21 finns olika avgångstider för olika veckodagar vilket slår sönder strukturen för vår regionala trafik och innebär att vi tvingas till oregelbundna tidtabeller med förbigångar.

De kapacitetsplaner som omnämns och som ska utarbetas i samråd med branschen behöver tydligare rutinbeskrivas så att branschens aktörer lättare kan förstå vilken påverkansmöjlighet de har och i vilket skede av processen möjlighet till samråd ges.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket uppfattar synpunkten som att kapaciteten är ansträngd utifrån antalet tåg på angivna sträckor. En kapacitetsplan får enligt punkt 17 i SERA direktivet bilaga VII tas fram vid kapacitetsbegränsningar som ger mycket stor påverkan på trafiken. I punkten avses kapacitetsbegränsningar som anges i punkt 8 i bilagan. Dessa är kopplade till banarbete, till exempel avstängda spår eller begränsningar av hastighet, axellast, tåglängder, dragkraft eller det fria rummet under en begränsad tidsperiod. Kapacitetsplaner kan därmed inte nyttjas för att reglera trafiken när antalet ansökta tåglägen är fler än tillgänglig kapacitet på banan.

När det gäller behovet av tydligare arbetsätt vid framtagandet av kapacitetsplanerna så noterar vi synpunkten.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

Sträckan Göteborg-Almedal samt hela sträckan Göteborg-Skövde bör finnas med på listan över sträckor där Trafikverket har för avsikt att ta fram kapacitetsplaner. Syftet med det är att skapa bättre struktur och att det kan ställas högre krav på ansökningarna att de följer kapacitetsplanens riktlinjer. I T21 finns olika avgångstider för olika veckodagar vilket slår sönder strukturen för vår regionala trafik och innebär att vi tvingas till oregelbundna tidtabeller med förbigångar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket uppfattar synpunkten som att kapaciteten är ansträngd utifrån antalet tåg på angivna sträckor. En kapacitetsplan får enligt punkt 17 i SERA direktivet bilaga VII tas fram vid kapacitetsbegränsningar som ger mycket stor påverkan på trafiken. I punkten avses kapacitetsbegränsningar som anges i punkt 8 i bilagan. Dessa är kopplade till banarbete, till exempel avstängda spår eller begränsningar av hastighet, axellast, tåglängder, dragkraft eller det fria rummet under en begränsad tidsperiod. Kapacitetsplaner kan därmed inte nyttjas för att reglera trafiken när antalet ansökta tåglägen är fler än tillgänglig kapacitet på banan.

Avsnitt 4.2.1.4 Behov av tjänst på driftplats

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

De uppställningsplatser som Trafikförvaltningen ansökt om tidigare år har inte varit, och är inte heller för 2021, kopplade till ett tågläge varför Trafikförvaltningen förlorade denna uppställningsplats med anledning av hur JNB är utformat i denna fråga, dvs. att vid tilldelning kommer fordonsomlopp med kortare vändtider än 14 timmar prioriteras. Eftersom pendeltågstrafikens punktlighet är beroende av

att det finns extra tågsätt att tillgå innebär den tilldelning av uppställningsspåret i Ulriksdals som skett för 2021 att pendeltågen kommer få en sämre punktlighet med större störningar under längre tid. Vid haveri i söder om Solna kan det innebära att det inte kan gå några tåg norrut. Trafikförvaltningen menar att det inte finns något direkt lagstöd för att göra den prioritering som anges i 4.2.1.4 och därmed finns heller inget lagstöd som förhindrar att denna prioritering ändras så länge den är icke-diskriminerande.

Därutöver menar Trafikförvaltningen att möjligheten att tvista om uppställningsplatser måste finnas. Trafikverket synes vara överens med Trafikförvaltningen om att uppställningsspåret i Ulriksdal är byggt och utformat för pendeltågstrafiken. Det planeras därutöver ytterligare ett vändspår i Sollentuna vars syfte är att tillse att det finns extra tågsätt i de fallen det uppstår något haveri. Trafikförvaltningen ställer sig vidare frågande till om det bör byggas ett nytt vändspår för pendeltågstrafiken i Sollentuna om pendeltågen inte kan prioriteras vid tilldelningen.

Trafikverkets kommentar:

När tillgänglig kapacitet för uppställning inte räcker för att tillgodose inkomna ansökningar måste en prioritering göras. Denna görs utifrån skrivningarna i avsnitt 4.2.1.4. Dessa skrivningar ska betraktas som vägledande.

Då uppställning är en grundläggande tjänst kan man inte söka tvist på samma sätt som vid konflikt mellan tåglägen/infrastrukturkapacitet. Vid konflikt mellan ansökningar om kapacitet avseende tjänster kan detta inte avgöras med hjälp av prioriteringskriterierna. Därmed kan man inte tvista om en uppställning. Detta följer av 6 kap. 23 § Järnvägslagen som anger att en tjänsteleverantör ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Återkommer med denna synpunkt, som även delgavs i samrådet till JNB 2021, då vi anser att svaret som lämnades från Trafikverket då inte bemötte synpunkten.

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

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

Trafikverkets kommentar:

Spår för uppställning är i första hand till för fordon som används i regelbunden trafik och därmed kan kopplas till ett tågnummer. Gränsvärderna har tagits fram i samråd med branschen. Helt naturligt blir det så att när efterfrågan på trafik är som minst så kommer mängden uppställda tåg att öka, t ex en lördag. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela tjänster.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

De uppställningsplatser som Järnvägsföretag ansöker om måste tydligt till ett tågläge för att skapa effektivare fordonsomlopp och tryggare kollektivtrafikförsörjning. I de fall sökande anser sig missnöjd med tilldelningen måste möjligheten att tvista om uppställningsplatser finnas.

Trafikverkets kommentar:

Då uppställning är en grundläggande tjänst kan man inte söka tvist på samma sätt som vid konflikt mellan tåglägen/infrastrukturkapacitet. Konflikt mellan ansökningar om kapacitet avseende tjänster kan inte avgöras med hjälp av prioriteringskriterierna. Därmed kan man inte tvista om en uppställning. Detta följer av 6 kap. 23 § Järnvägslagen som anger att en tjänsteleverantör ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Vy savner en tydelig beskrivelse av prosessen for konfliktløsning når det oppstår konflikter om sporkapasitet til oppstilling. Avsnitt 4.2.1.4 inneholder bare vage kvalitative beskrivelser av både prosessen for konfliktløsning og prioriteringskriterier som Vy mener at Trafikverket må presisere og konkretisere.

Vy mener også at prosessen for konfliktløsning for oppstillingskapasitet må samordnes med resten av kapasitetsfordelingsprosessen for togtider og banearbeider slik at togoperatørene har mulighet til å benytte de vanlige mekanismene for konflikthåndtering i togplanprosessen (samordning, tvisteløsning og bruk av prioriteringskriterier). Da er det en forutsetning at Trafikverket ferdigstiller planene for sporbruk og oppstilling tidligere enn det som er praksis i dag (se også kommentaren under).

Trafikverkets kommentar:

Spår for oppställning är i första hand till för fordon som används i regelbunden trafik och därmed kan kopplas till ett tågnummer. Gränsvärderna har tagits fram i samråd med branschen. Helt naturligt blir det så att när efterfrågan på trafik är som minst så kommer mängden uppställda tåg att öka, t ex en lördag. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela tjänster.

Samråd samt samordning kan alltid göras i ordinarie tilldelningsprocess när det gäller behovet av uppställningskapacitet. Då uppställning är en grundläggande tjänst kan man dock inte söka tvist på samma sätt som vid konflikt mellan tåglägen/infrastrukturkapacitet. Konflikt mellan ansökningar om kapacitet avseende tjänster kan inte avgöras med hjälp av prioriteringskriterierna. Därmed kan man inte tvista om en uppställning. Detta följer av 6 kap. 23 § Järnvägslagen som anger att en tjänsteleverantör ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.

Avsnitt 4.2.2.2 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik anser att sökanden även skall ta hänsyn till banarbetstillägg och nodtillägg utöver PSB och kapacitetsplaner i sin ansökan. I den mån det är möjligt skall sökanden dessutom ta hänsyn till kapacitetsrestriktioner (bilaga 4D) och servicefönstertillägg. Syftet är att strömlinjeforma inkomna ansökningar och att säkerställa att sökanden har utgått från samma förutsättningar i syfte att förenkla hanteringen för Trafikverket. Mälardalstrafik föreslår därför att även dessa områden införs som villkor i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Det är å ena sidan positivt i planeringsprocessen att så många kända faktorer som möjligt tas med i ansökan. Å andra sidan kan ett större antal krav på ansökningarna skapa svårigheter och frågor i konstruktionsarbetet kring felaktiga ansökningar som kan göra processen mer tidskrävande, samtidigt som arbetsinsatsen för de sökande blir större. Föreslagen förändring kanske kan hanteras i samband med införandet av nytt planeringsverktyg och dess ansökningsförfarande.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

I samrådet saknas en viktig planeringsförutsättning nämligen dokumentet "riktlinjer täthet mellan tåg" som indirekt styr både möjlig tidtabell och fordonsåtgång. Det är därför rimligt att ett så pass viktigt dokument inte enbart är en process inom Trafikverket utan faktiskt också ingår i samrådsförfarandet.

Vi ser det nödvändigt att JNB kompletteras med villkor så att sökanden även skall ta hänsyn till banarbetstillägg och nodtillägg utöver PSB och kapacitetsplaner i sin ansökan. I den mån det är möjligt skall sökanden dessutom ta hänsyn till kapacitetsrestriktioner (bilaga 4D) och servicefönstertillägg. Syftet är att strömlinjeforma inkomna ansökningar och att säkerställa att sökanden har utgått från samma förutsättningar i syfte att förenkla hanteringen för Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Riktlinjen "Täthet mellan tåg" är egentligen ett internt dokument som beskriver den tekniska signalkapaciteten på statens spåranläggning och beskriver hur tätt man kan köra tågen. Denna typ

av dokument är normalt inte föremål för en samrådsprocess samt att det inte överensstämmer med den JNB-struktur som är framtagen samt beslutad av infrastrukturförvaltare ingående i RNE. Dokumentet presenteras i sin helhet på Trafikverkets webbplats.

Det är å ena sidan positivt i planeringsprocessen att så många kända faktorer som möjligt tas med i ansökan. Å andra sidan kan ett större antal krav på ansökningarna skapa svårigheter och frågor i konstruktionsarbetet kring felaktiga ansökningar som kan göra processen mer tidskrävande, samtidigt som arbetsinsatsen för de sökande blir större. Föreslagen förändring kanske kan hanteras i samband med införandet av nytt planeringsverktyg och dess ansökningsförfarande.

Avsnitt 4.2.2.3 Förslag till tågplan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan under rubriken "Förslag till tågplan":

- behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen

Vad innebär texten "reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen"? SJ önskar ett förtydligande.

Trafikverkets kommentar:

Vad som ska redovisas i förslag till tågplan samt vid primär fastställelse anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017: 99, 4 kap. 3, 11 §§) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur. Trafikverket reserverar i dagsläget inte reservkapacitet för banarbeten.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Definition av yttrande från sökande på förslag till tågplan

Rubriken beskriver "yttrande" medan texten enbart beskriver inlämnade av "synpunkter". Osäkert om det avser samma, rent språkligt är det en dignitetsskillnad mellan de två. I ett juridiskt bundna dokument som JNB är det viktigt att begrepp och definitioner följs genom dokumentet.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägslagen anger att berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslag till tågplan (se 6 kap. 9 § järnvägslagen). Med begreppet synpunkter i texten i JNB avses begreppet yttrande enligt järnvägslagen.

Trafikverket gör dock följande textförtydligande i JNB 2022:

"Yttrande från sökande på förslag till Tågplan lämnas i form av synpunkter"

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

4.2.2.3 Forslag til togplan 4.5.7 faststilt primær togplan

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

Selv om de to aktuelle avsnittene i JNB nevner at planer for sporbruk og oppstilling skal være en del av Trafikverkets leveranser for forslag til togplan og faststilt primær togplan, har Trafikverket i prosessen for togplan T21 ikke levert planer for alle driftsplasser. Når planene for sporbruk og oppstilling leveres for seint, innskrenker dette også togopartørenes mulighet til å benytte mekanismene for konflikthåndtering i togplanprosessen (samordning, tvisteløsning og bruk av prioriteringskriterier).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets ambition är att kunna redovisa fullständiga planer för uppställning kopplad till tåglägen i samband med förslag till tågplan samt primärt fastställd tågplan. Vissa driftplatser kräver dock mer tid utifrån komplexiteten på driftplatser samt att antalet sökande som anger ett behov av uppställning på dessa.

Trafikverket ser över möjligheten att presentera en uppdaterad plan över uppställningskapaciteten mellan de två fastställselserna av tågplanen.

Som angetts i kommentaren under avsnitt 4.2.1.4 så är uppställning en grundläggande tjänst, och man kan inte söka tvist på samma sätt som vid konflikt mellan tåglägen/infrastrukturkapacitet. Konflikt mellan ansökningar om kapacitet avseende tjänster kan inte avgöras med hjälp av prioriteringskriterierna. Därmed kan man inte tvista om en uppställning. Detta följer av 6 kap. 23 § järnvägslag som anger att en tjänsteleverantör ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.

Avsnitt 4.3.1 Trafikpåverkande åtgärder

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Oklart vad en järnvägslinje är. Är det en stambana, en bandel, eller är det JTF-definition som innebär att driftplatserna då ekskluderas ur beräkningarna?

Trafikverkets kommentar:

Begreppet järnvägslinje är taget från SERA-direktivet bilaga VII. En järnvägslinje i detta fall när det gäller trafikpåverkande åtgärder innehåller den påverkade delen av infrastrukturen, det vill säga det

kan vara sträckan mellan två driftplatser men kan även innehålla driftplatser samt andra spåravsnitt som påverkar sökandes möjligheter att utföra sin tänkta trafik eller uppställning.

Avsnitt 4.3.2.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid TPÅ med mycket stor påverkan

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

stycke 3 Här saknas transparens och det finns risk för skönsrättsliga bedömningar från Trafikverket med denna modell. Det måste tydligt framgå hur de tre olika punkterna (utbud, ersättning och tidskänslighet) värderas mot varandra och om en liten förändring värderas lika mycket som en stor t ex. Om en stor och en liten förändring värderas på samma sätt bör modellen förändras, men eftersom kriterierna för utvärdering inte visas har vi inte möjlighet att lämna synpunkter på dessa. Inte heller hur värderingen "kan variera över dygnet" uttrycks på ett transparent sätt. Den sökande utsätts alltså för oacceptabla osäkerheter i både sökandeläget och tilldelningsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Viktigt i detta är att framtagandet av dessa kapacitetsplaner startar redan vid ca X-23 i samråd med kända sökande som kommer att påverkas av kapacitetsrestriktionen, detta innebär att kapacitetsplanen är känd och samrådd inför ansökan till kommande tågplanarbete.

De tre punkterna utbud, ersättning och tidskänslighet värderas inte mot varandra, däremot så tar Trafikverket hänsyn till dessa när man inte kan nå samförstånd med kända sökande om vilken preliminär fördelning av återstående kapacitet som behöver göras. När det gäller att värderingen kan variera över dygnet så är detta beroende av var i landet begränsningen finns, i exempelvis områden med mycket persontrafik kan dessa prioriteras under vissa klockslag när det förkommer stora resandeströmmar, och vid andra klockslag på dygnet kan t ex godstrafik prioriteras. I denna preliminära bedömning tas hänsyn till hur trafiken i innevarande tågplan framförs med tanke på sammansättning, sth, uppehållsbilder och andra relevanta faktorer, utifrån detta så skapas i samråd med sökande lämpliga tidtabellskanaler för de tågtyper som ingår i kapacitetsplanerna.

Avsnitt 4.3.3 Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ AB

JNB 2021, avsnitt 3.5.2 "Planerade större banarbeten" innehåller kriterier för att ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB. Olika kriterier anges beroende på typen av bana.

Trafikverket har inte förklarat varför dessa kriterier på PSB har tagits bort i samrådsutgåvan JNB 2022.

SJ vill att dessa kriterier för PSB kvarstår i JNB 2022.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit bort dessa kriterier i och med att de är inaktuella och inte används som kriterium för vad som ska klassas som PSB eller inte. Texten som är införd i samrådsutgåvan JNB 2022 beskriver arbetet med att ta fram vilka banarbeten som ska presenteras och slutligen beslutas att vara PSB inför kommande tågplanarbete.

Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I Tabellen "Tidsplan för tilldelning av kapacitet" framgår det inte tydligt när banarbetsplaner uppdateras. SJ önskar ett förtydligande.

Processen innehåller numera åtminstone tre fastställsetillfällen, i T22 2021-08-23, 2021-09-22/24 och 2021-11-15. Det finns en otydlighet mellan "fastställd primär tågplan" och "fastställd tågplan". Den förra uppfattas ibland som preliminär fastställelse, den senare ibland som sekundär fastställelse, vilket leder tanken fel. Det skulle tillföra tydlighet om fastställelse begreppet endast används vid det sista tillfället.

Texten föreslås ändras under respektive Referensnummer:

3 (4:e stycket): Tilldelning av tåglägen för internationell... osv.

7: Tilldelning av tåglägen med... osv.

8: Tilldelning av tåglägen tågplan... osv.

Konsekvensändringar i JNB i övrigt tillkommer.

Trafikverkets kommentar:

När det gäller synpunkten om uppdaterade banarbetsplaner gör Trafikverket ett tillägg i texten om Revision av tågplan (4.8.2.1) där det anges att "Banarbetsplanen uppdateras sex gånger per år. Den uppdaterade banarbetsplanen publiceras på Trafikverkets hemsida två veckor efter revisionsmötet."

Trafikverket tar med sig synpunkten kring behovet att förtydliga begreppen gällande de tre fastställelserna.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Det anges i tidsplanen när den sökande senast ska ha inkommit med yttranden/synpunkter på förslag till Tågplan 2022. Det saknas dock en beskrivning över hur och när Trafikverket ska hantera/bemöta de inkomna synpunkterna. Processen behöver förtydligas om att alla synpunkter ska hanteras/bemötas under samordningsperioden.

Vidare anges det i tidsplanen att ”Fastställelse av internationell trafik ansökt Via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/ utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen

(PaP).” sker 2021-08-23 vilket är före sista dagen för att inkomma med begäran om tvistlösning. På Vilket sätt framgår det vilka tåglägen som är ansökta via PCS? Samt hur är en eventuell tvistlösning som involverar ett s.k. PCS-tåg tänkt att fungera?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar hela tiden aktivt med att leva upp till de olika faserna i tilldelningsprocessen, också i de delar som inte finns angivna i JNB, såsom till exempel kravet att synpunkterna ska besvaras i tid.

Om det finns önskemål kan Trafikverket i samband med att förslaget till tågplan publiceras redovisa en förteckning med de tåglägen som ansökts i PCS. Trafikverkets hållning har hittills varit att man inte kan tvista mot de tåg som är sökta i PCS. Vi ser just nu över den formellt sett ganska komplicerade frågan igen.

YTTRANDE FRÅN VY TÅGAB

Vy forutsetter at Trafikverket koordinerer frister for prosesssteg og viktige møtedatoer i kapasitetsfordelingsprosessen med Bane NOR i Norge. Det er flere togselskap, både i Sverige og i Norge, som søker deltar i kapasitetsfordelingsprosessen i begge land og bruker de samme planleggingsressursene. De siste årene har det skjedd kollisjon av møtedatoer i Sverige og Norge flere ganger, eller at møter er planlagt på datoer som er helligdager. Erfaringsmessig er det spesielt de regionale møtene for banearbeider i mai og samordningsmøtene i august som er utsatt for møtekonflikter i Sverige og Norge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetet om behovet av samordning med Bane NOR för att bestämma lämpliga mötesdatum. Trafikverket beklagar om vissa datum i T21 processen fungerat mindre bra. Vi tar med oss synpunkten och arbetar för en bättre möteskoordinering i T22.

Avsnitt 4.5.5 Samordningsprocessen

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikverket bör tidigt ta fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar.

Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg och banarbeten.

Banarbetsanpassningar som inte arbetas in i primär och slutgiltig fastställelse behöver hanteras på ett strukturerat och enhetligt arbetssätt av Trafikverket inom ramen för revisionshantering för att säkerställa en god kvalitet och leverans inom uppsatt tidplan.

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar aktivt för att få till en tillfredställande process, i tilldelningsprocessen samt revisionsarbetet. När det gäller synpunkten att presentera och tydliggöra de avvikelser från ansökan till fastställd tågplan saknar Trafikverket i dag stöd i befintliga planeringssystem för att ta fram uppgifterna. Det finns i dagsläget ingen plan för att redovisa mer detaljerade uppgifter kring tvistlösningssystemen inom ramen för tilldelningsarbetet.

Avsnitt 4.5.6 Tvistlösning

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Trafikverket behöver se över konfliktlösningshandlingen i samband med tvistlösning. I både Tågplan 2020 (T20) och nu Tågplan 2021 (T21) blev Arriva/Skånetrafiken indragna i tvister, i år dessutom på tvistlösningens sista dag med väldigt kort varsel. Både i T20 och nu i T21 blev konsekvensen för de Pågatåg som blev indragna i tvisterna helt orimliga och den modell och metodik som tvistlösningsrådet arbetar efter innebär att det bara går att säga ja eller nej. I både T20 och i T21 har dessa orimliga konsekvenser för Pågatågen kunnat hanteras i efterhand efter tvistlösningens fasen utan att resultatet för den tvistande parten ändrats, d.v.s. det finns betydligt fler möjligheter att finna lösningar som tillgodoser den tvistande parten utan att annan trafik ska behöva påverkas eller bara få marginell påverkan. Det här måste Trafikverket ta lärdom av och ändra tvistlösningsrådet till att med berörda parter försöka finna en lösning istället för att som nu presentera mer eller mindre ofärdiga och ogenomtänkta förslag som vi ska säga ja eller nej till.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig synpunkten för att förbättra och se över konfliktlösningshandlingen i samband med tvistlösning.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Trafikförvaltningen har avseende tågplanen 2021 ansökt om tvist avseende uppställningsplats men inte fått detta prövat av Trafikverket eftersom Trafikverket menar att det inte går att tvista om uppställningsplatser. Trafikförvaltningen menar att det går att pröva, se 8 kap. 9 § och 6 kap. 23 § järnvägslagen och det bör även framgå i JNB.

Trafikverkets kommentar

Då uppställning är en grundläggande tjänst kan man inte söka tvist på samma sätt som vid konflikt mellan tåglägen/infrastrukturkapacitet. Vid konflikt mellan ansökningar om kapacitet avseende tjänster kan inte avgöras med hjälp av prioriteringskriterierna. Därmed kan man inte tvista om en uppställning. Detta följer av 6 kap. 23 § järnvägslagen som anger att en tjänsteleverantör ska så långt som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.

Enligt bestämmelsen i 8 kap. 9 § järnvägslagen kan Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) pröva om Trafikverkets tilldelning av tjänsten uppställning skett på ett korrekt sätt.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Processen kring tvistehantering har vi dåliga erfarenheter av, och måste omarbetas. Tvister har upptäckts för sent, och underlag har varit bristfälliga. Vi vidhåller att tvisterna ska hanteras i god tid av personal med lokal kännedom om trafiksystemen. Tvister löstes utan hänsyn till att andra problem uppstod. En tvists samtliga konsekvenser måste beaktas. Vid tvisteförhandling måste finnas möjlighet för dialog.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar till sig synpunkten för att förbättra och se över konfliktlösningshanteringen i samband med tvistlösning.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vi saknar en beskrivning om hur Trafikverkets roll i tvistlösningsprocessen. Hur säkerställer Trafikverket sig neutral i tvistlösningsprocessen och hur ger Trafikverket båda parter bästa förutsättningar. Det måste framgå vilka argument som TRV tar hänsyn i tvistlösningen och hur de används. Att RKM måste lägga om hela busstrafiken då planerade byten spricker och därmed få fördyrningar med mångmiljonbelopp är t ex inget som TRV tar hänsyn till idag.

Trafikverkets kommentar

I tvistlösningssprocessen så presenterar dels Trafikverket tänkbara lösningar på konflikten samt att inblandade sökande också har möjlighet att föreslå lösningar. Dessa lösningar diskuteras med de inblandade och avsikten är att finna bästa möjliga lösning för de sökande oavsett om lösningförslaget kommer från Trafikverket eller de sökande. Trafikverket noterar dock synpunkten angående att förbättra och se över konfliktlösningshandlingen i samband med tvistlösning.

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

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG

Vi noterar vidare att tvistlösningssprocessen måste förbättras. Det handlar om praktiska frågor kring organisering av möten samt att underlagen till dessa. Vi har i ett separat möte närmare beskrivit vad behovet mer konkret består i.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig synpunkten för att förbättra och se över konfliktlösningshandlingen i samband med tvistlösning.

Avsnitt 4.5.7 Fastställd primär tågplan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

- reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen

Vad innebär texten ”reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen”? SJ önskar ett förtydligande.

Trafikverkets kommentar:

Vad som ska redovisas i förslag till tågplan samt vid primär fastställelse anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017: 99, 4 kap. 3, 11 §§) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur. I föreskrifterna anges att denna post ska redovisas. Trafikverket reserverar i dagsläget inte reservkapacitet för banarbeten.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Texten "Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisations räkning" verkar ha hamnat i fel avsnitt. Detta avsnitt handlar ju om tilldelning inte ansökan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har inte för avsikt att flytta denna text till annat avsnitt i JNB. Syftet med texten är att tydliggöra att den som ansöker om kapacitet för tågläget är den som tilldelas tågläget.

Avsnitt 4.6.1 Särskiljning

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Kapitel 4.6.1 Särskiljning samt Bilaga 4 B - Prioriteringskriterier / Kapitel 6.7 Särskiljning och revidering av Prioriteringskategori

Kriteriet "Andel tjänsteresenärer", som anges som en särskiljningsgrund (parameter) i händelse av att en överbelastning inte kan lösas med hjälp av enbart prioriteringskriterierna, kan inte ses som en objektiv bedömningsgrund för att kunna utröna den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga lösningen. På vilka grunder kan en part påvisa hur stor andel resenärer som är tjänsteresenärer? Det går inte och därför behöver den parametern tas bort.

Trafikverkets kommentar:

Se även generellt svar under Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.

I ASEK-rapporten framgår vilka tidsvärden olika resandeärenden ska ges i samhällsekonomiska kalkyler inom transportsektorn. Resandeärendet tjänsteresor har högst tidsvärde. Hur stor andel tjänsteresenärer ett tåg har påverkar därför i stor utsträckning den samhällsekonomiska tidsvärdet ett tåg har, vilket betyder att den uppgiften är av stor betydelse när en samhällsekonomisk bedömning ska göras. Av den anledningen ingår andel tjänsteresenärer i den schablon som definierar de olika tågkategoriernas kategorikostnader. Specifik andel tjänsteresenärer blir därför väldigt viktigt om man önskar beräkna specifika kostnadsparametrar vid särskiljning.

Underlag för att påvisa andel tjänsteresenärer kan vara statistik på försäljning med företagsavtal eller annat underlag som kan bedömas som likvärdigt

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

När det gäller den nya lösning Trafikverket presenterat för att avgöra vilket av två tåg med samma kapacitetstilldelningskategori som ska tilldelas kapacitet innehåller lösningen brister. De bygger på Trafikverkets ställningstagande om affärsresenärernas högre värdering jämfört med övriga resenärer.

Det snedvrider återigen järnvägsmarknaden och ger tåg med affärsresenärer en "grandfathers right" till kapacitet vilket knappast kan vara samhällets prioriterade syfte med järnvägstrafiken.

Det framgår inte av JNB hur Trafikverket avser använda de insamlade uppgifterna kring andel tjänsteresenärer, antal resenärer och antal stolsplatser för att göra sin särskiljning. En transparens måste framgå för att sökande ska förstå och kunna göra en preliminär bedömning om sökande har möjlighet att få tågläge eller ej. T ex skulle värdet på antal sittplatser kunna tolkas både positivt i en särskiljning ett tåg med mer sittplatser har större potential än ett med färre, men ställer man det i relation till antal resenärer och får en låg kabinfaktor visar det i stället på ett dåligt utnyttjande av kapaciteten.

Affärsresenärer har större flexibilitet, om tåget går 10.00 istället för 09.00 kommer personen stanna kvar på arbetet och utföra arbete tills det är dags att resa till stationen. Om personen som ska till arbetet eller skolan hänvisas till ett tåg klockan 10.00 istället för 09.00 kommer personen försent till arbete/skola eftersom individen med största sannolikhet har betydligt mindre rådighet över start- och sluttider i det senare fallet.

Trafikverkets kommentar:

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

Alla effekter och värderingar av dessa effekter, såsom de blir beräknade i prioriteringskriterierna, är helt och hållet baserade på Järnvägslagen och på ASEKs principer och värderingar. Vilket innebär att det inte är Trafikverkets ställningstagande som ligger grund för hur affärsresenärer ska värderas.

När det gäller hur insamlade uppgifter, i samband med särskiljning, ska användas framgår det i JNB Bilaga 4B avsnitt 6.7.

Avsnitt 4.6.2 Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter

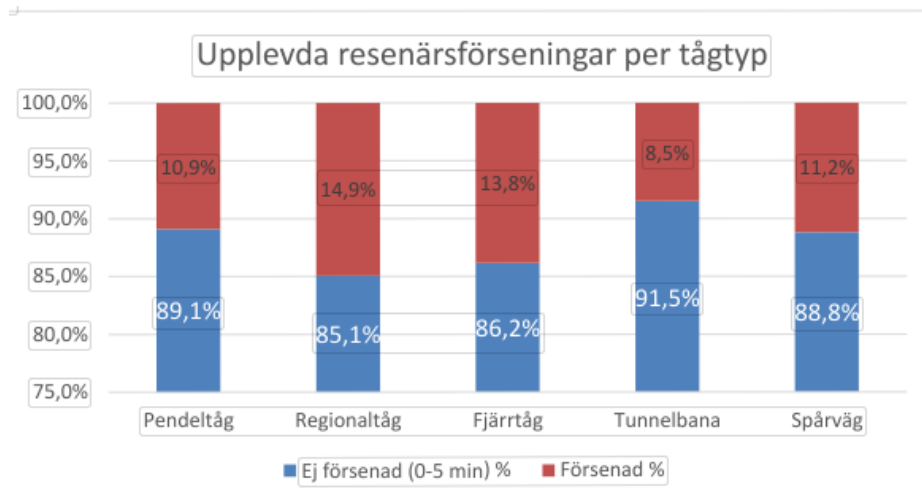
YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Vi vill understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar till buss och andra färdmedel.

Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är också mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan.

Detta kan man se t ex när man analyserar data från Kollektivtrafikbarometern där mer än 80 000 slumpmässigt urval av medborgare årligen besvarar frågor om resande och attityder. Man kan också

se att det främst är regionaltågsresenärerna som råkar ut för förseningar på mer än 5 minuter när man frågar resenärerna om deras resande dagen innan.



Dessutom har hela systemet ett totalt värde som är större än summan av enskilda tåglägen som nuvarande kapacitetsfördelningsmodell helt missar. Det saknas också en värdering av associationer med andra trafikslag än tåg. För ett tågssystem som är en del av ett kollektivtrafiksystem är anslutande buss-, tunnelbane- och spårvägstrafik viktig. Om exempelvis den taktfasta pendeltågstidtabellen bryts, kan det innebära förlängda vänte/bytestider för resenärerna och att anslutningarna inte kan hållas. Alternativt kan det innebära att tidtabellerna måste förskjutas, vilket medför avsevärda kostnader om detta sker i dimensionerande tidsavsnitt.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder tvingar fram Anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag, detta är olyckligt både utifrån ett resenärsperspektiv och ett produktionsperspektiv för de regionala kollektivtrafikmyndigheter som drabbas. Effekterna leder till förlängda restider, brustna anslutningar och omlopp, ökad fordonsåtgång, ökat antal tågkilometer vilket i sin tur ökar kapacitetsbelastningen på spåren osv. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen. Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet.

Vi ifrågasätter skarpt de prioriteringskriterier som används för kapacitetstilldelningen;

- Dels utifrån att ASEK-gruppen tilldelar olika samhällsekonomisk värdering för olika resenärsgupper. Och att då affärsresenären som sitter och jobbar på sin dator under tågresan har en högre alternativutnyttjande värdering än vardagsresenären som trängs i rusningstid på väg till sitt arbete.
- Dels utifrån att en multiplikator i form av reslängd används vilket ytterligare förstärker orättvisan i att affärsresenärer i fjärrtåg värderas högre än vardagslivets resor som sker på kortare sträckor.

- En stor brist i prioriteringskriterierna har också att göra med att man inte tar hänsyn till det som nationalekonomin kallar avtagande marginalnytta. D v s om ansökningar finns för 20 tåg att köra mellan A och B under en timme. Och det finns kapacitet för 10 tåg så kommer alla 10 fjärrtåg att få sina tåglägen och de 5 sökta regionaltågen och 5 sökta godstågen inte få några tåglägen alls. Modellen tar inte hänsyn till att nyttan för varje tillkommande fjärrtåg är fallande. Någon form av kanalstrategi måste införas för att garantera kapacitet för den trafik som tillkommit med stöd av och som regionerna är skyldiga att upprätthålla utifrån lag.

Avslutningsvis vad gäller 4.6.2 vore det också rimligt att hänvisa till vilka prioriteringskriterier som avses i avsnittet. D v s i vilket bilaga man kan läsa mer om dem.

Trafikverkets kommentar:

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

4.6.2 hänvisar till Prioriteringskategorierna som finns beskrivna i Bilaga 4 B avsnitt 3.2-3.3.

Avsnitt 4.8.1 Regler för sökandes ändringar av tågläge

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det råder kapacitetsbrist på det svenska järnvägsnätet, det är därför inte rimligt att tåglägen som inte används har så låga och i vissa fall obefintliga bokningsavgifter. Dessa måste höjas får att ge effekt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över denna fråga i forumet Översyn affärsregler.

Avsnitt 4.9.1.1 Revision av tågplan

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Trafikverket uppfyller inte kraven på 13 veckor återkoppling av tidtabeller efter sommarsemestern 2020, så detta behövs åtgärdas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om problematiken och arbetar för att komma till rätta med den.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ önskar ett förtydligande av figur 4.3 "Revision av tågplan" så att det framgår vad som ingår i respektive leverans, d.v.s. vad som ingår i följande leveranser:

- X-26 "Förslag till justering"
- X-24 "Synpunkter på förslag"
- X-22 "Beslut om justering"
- X-18 "Deadline skicka beställning till TRV"
- X-13 "Körplaner färdiga för leverans"

I samrådsutgåvan är enbart X-13 och X-18 beskrivna.

Trafikverkets kommentar:

Syftet med bilden är att åskådliggöra processen som beskrivs i texten i avsnittet. Leveransernas innehåll förtydligas löpande i utskicken av underlagen till revisionsmötena och vid revisionsmötena.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

I Trafikverkets åtagande borde också ligga att föreslå anpassningar som minimerar skadan för järnvägsföretagen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket strävar alltid efter minsta möjliga trafikpåverkan för sökande i samband med revision av tågplan.

Avsnitt 4.9.2 Regler för kapacitet som inte används

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikverket bör även om det bristande användandet beror på faktorer inte är av ekonomisk art eller ej har rådighet över ha rätt att ta tillbaka tåglägen. Detta efter att järnvägsföretaget fått chans att ge en reviderad tidplan för sitt användande av spårkapaciteten. På så sätt kan kapacitet frigöras för underhåll och annan trafik om tågläget ändå inte avses nyttjas.

Skrivningen om risken att förlora rätten till tilldelning eller tilldelas en lägre prioriteringskategori måste bli mer transparent. Vid vilken grad av misskötsel uppträder de olika sanktionerna? "Straffet" att tilldelas en lägre prioriteringskategori är ju enbart med verkan i de få fall som går till tilldelning utifrån prioriteringskategorierna.

Trafikverkets kommentar:

Dagens skrivning i JNB grundar sig på Järnvägslagen (6 kap 20 §). Trafikverket vill givetvis att tilldelad kapacitet ska nyttjas, någon förändring av denna skrivning görs dock inte nu.

Avsnitt 4.10 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningprocess (TTR)

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Det är viktigt att järnvägssektorn och de som tecknar trafikeringsavtal får information om vad som komma skall. Frågan är om denna typ av information ska vara med i JNB 2022 då det ej är tydligt beskrivet vilket år processen ska börja gälla och till vilken grad?

Trafikverkets kommentar:

Avsnittet 4.10 ingår i den nya strukturen som tagits fram i Rail Net Europe (RNE). Länkarna ger en bild samt information om hur arbetet med TTR fortskrider.

Kapitel 5 Tjänster och avgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Generellt tydligare att dela upp all information mellan tjänsten tågläge här i kapitel 5 samt sidotjänster i kapitel 7

Trafikverkets kommentar:

Tack för den positiva responsen på den nya strukturen för JNB, som är överenskommen inom Rail Net Europe.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ anser generellt att Trafikverket ska se över samtliga tåglägestjänster och avgifter för att underlätta de exceptionella utmaningar järnvägsbranschen står inför med anledning av pågående pandemi och dess följd effekter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets nationella kriskoordineringsgrupp är aktiverad för att skapa en gemensam inriktning för vilka åtgärder och prioriteringar som ska göras med hänsyn till pandemin. Händelseutvecklingen följs kontinuerligt och ambitionen är att anpassa åtgärderna utifrån aktuell lägesbild.

Avsnitt 5.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikverket skriver "Rätten att använda tilldelad tjänst kan begränsas helt eller delvis och/eller förändras på grund av störningar i järnvägstrafiken. Syftet är alltid att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen". Hur ersätts/konsekvensminimieras TRV för icke levererade tjänster?

Trafikverket beskriver att det finns obligatoriska och frivilliga tjänster. Däremot framgår aldrig vad som är obligatoriska tjänster i JNB. Hänvisningen till en hemsida som kan ändas utan varken samråd eller varsel är inte en godtagbar lösning.

Trafikverkets kommentar:

Stycke 1: Frågan om hur både Trafikverket och sökanden ersätts för icke levererade tjänster får sitt svar i systemet med kvalitetsavgifter.

Stycke 2: Gällande "obligatoriska och frivilliga tjänster", så kan det möjligtvis vara en felläsning – skrivningen i avsnitt 5.1 anger "frivilliga och obligatoriska it-stöd och e-tjänster".

Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

60 min får man stå på mellanliggande stationer för ett tågläge. Hur är det vid ankomst till slutstation, även 60 min då? Framgår inte.

Trafikverkets kommentar:

JNB avsnitt 5.3 beskriver att tjänsten tågläge omfattar hela förflyttningen från en trafikplats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen i tågläget.

Avsnitt 5.3.1 Tågläge för persontrafik

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

punkt 6. Bör förtydligas "Detta innefattar att resenärer får den information som är nödvändig för att de ska kunna genomföra en resa" bör bytas ut mot " Detta innefattar att resenärer får den information som är nödvändig för att de ska kunna genomföra sin resa."

Trafikverkets kommentar:

Formuleringen ändras till: "Detta innefattar att resenären får den information som är nödvändig för att kunna genomföra sin tågresor."

Avsnitt 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Förbättringar kring trafikinformation ser Skånetrafiken mycket positivt på. Förändringar kring operativ trafikinformation (DUWA) har vi dock synpunkter på. Arbete som idag görs av Trafikverket flyttas över till våra trafikföretag. Vi ser det som en kostnadsöverföring från stat till region. Vi anser att vi ska få ekonomisk kompensation för detta

Trafikverkets kommentar

DUA (DUWA och MTM) innebär inte ett nytt ansvar eller innehåll för järnvägsföretagen, utan endast är ett nytt sätt för dessa att uppdatera annonseringsuppgifter i ett regelstyrkt gränssnitt/system istället som tidigare via mail/chatt gäller. Syftet med att införa ett digitalt verktyg är att snabbare få ut en mer samstämmig trafikinformation till resenärerna då manuellt handhavande i flera steg minskas. Järnvägsföretagen får samtidigt större möjlighet att styra när informationen ska gå ut. För att ge järnvägsföretagen bra förutsättningar i möjligheten att leverera uppdateringarna av annonseringsuppgifter med den kvalitet som krävs, har Trafikverket erbjudit alla järnvägsföretag utbildning i hur annonsering fungerar, i hur systemet DUWA fungerar och ska handhas, samt i hur MTM är uppbyggt.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

När det gäller Trafikinformation till resenären är den oerhört viktig, dels att den är korrekt och dels agerbar. Felaktig information leder till både tappat förtroende för kollektivtrafiken och merkostnader. Ett SLA måste tas fram som reglerar förväntas servicenivå och vad som händer om Trafikverket inte uppfyller detta.

Det vore önskvärt att TRV också tar på sig att stötta JF som är skyldiga att informera om "Viktigare anslutande tåg" utifrån EG 1371/2007 bilaga II, del II.

punkt 2. Utifrån ett resenärsperspektiv är det rimligare att större stationer för resandeutbyte utefter färdvägen skyltas än att en plats som ligger precis före än växel utmärks i trafikinformationen.

Trafikverkets kommentar:

Stycke 1: Trafikverket och järnvägsbranschen har ett nytt samarbetsforum – Utvecklingsgruppen för en bättre trafik- och resenärsinformation (UBTR) – där branschen nu genomför en aktivitet för att fastställa vilken information som är viktigast för att trafikinformationen ska bli mer samstämmig, användbar och komma i rätt tid. Aktiviteten finns också med i Trafikverkets handlingsplan "Nya avtalsvillkor TRV, JF & Trafikorganisations (SLA)", en aktivitet som löper med start 2021. Eftersom Trafikverket och aktörerna på järnvägen samskapar trafikinformation till kunder och slutanvändare genom att utbyta information med varandra, så kan en framtida SLA av de slaget komma att bli

dubbelriktat. Trafikinformationen bygger på ett utbyte av information. Vi föreslår att Svensk Kollektivtrafik lyfter in frågan i UBTR, för ett eventuellt branschgemensamt arbete kring detta.

Stycke 2: Gällande synpunkten om "Viktigare anslutande tåg" så äger Trafikverket inte kunskap om avtalskundernas erbjudanden och åtaganden gentemot sina kunder avseende tågresa. Information om aktuellt och kommande tågläge för en specifik station finns att tillgå. Ta gärna upp även denna fråga inom ramen för UBTR.

Stycke 3: Järnvägsföretagen råder själva över valet av annonserade via-stationer i sitt arbete med annonsering i Planno. Trafikverket presenterar ett grundförslag som kan ändras i de fall järnvägsföretagen finner det lämpligt.

Avsnitt 5.3.4.3 Fast skyltning

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

När det gäller fast skyltning saknas ett tydliggörande i Trafikverkets åtagande att förse stationsområdet med skyltar.

Trafikverkets kommentar:

Det är fastighetsägaren som ansvarar för fast skyltning inom sin fastighet.

Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Det bör tydliggöras att ett godståg som kör över Öresundsbron bara är befriad från spårlägesavgift och tåglägesavgift på den sträcka som utgör Öresundsbron, inte på hela tågfärden.

Trafikverkets kommentar:

Vi har gjort ett förtydligande enligt förslaget.

5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

För trafikår år 2022 avser Trafikverket att höja tåglägesavgifterna med 1 SEK/km för högbanor och 0,28 SEK/km för basbanor och tåglägesavgiften från 0,0171 SEK/ton till 0,0180 SEK/ton. För Krösatågens räkning innebär detta en kostnadsökning med över 4 milj SEK för 2022.



Trafikverket lyfte också fram på JNB-dagen 2020 att de ökade banavgifterna ska ha en koppling mot det verkliga slitaget av anläggningen. Jönköpings Länstrafik förväntar sig att de banavgifter som betalas in för trafik på banorna också ska återföras i investeringar och förbättringar i anläggningen där trafiken utförs och inte flyttas till andra områden. Flertalet av de banorna som trafikeras av Krösatågen bryts ner i en hög takt enligt Trafikverket själva. Dock saknas det medel och åtgärder för att bryta den negativa trenden med nedbrytning trots att exempelvis tåglägesavgifterna på ett par år ökat från 0,55 SEK/km till 3,78 SEK/km.

Både tåglägesavgifterna och spåravgiften avses att höjas enligt en förutbestämd utvecklingsbana. Det framgår inte i JNB hur denna prisutveckling har beräknats för kommande år. Det bör bli tydligare i JNB vad som ligger till grund för den fortsatta kostnadsökningen och hur denna är beräknad. Andra arbetsmetoder, bättre upphandlingar och ökad digitalisering som sänker kostnader verkar inte beaktas i den framtida prisutvecklingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets intäkter från banavgifter utgör ungefär 20 procent av de medel som används för drift, underhåll och reinvesteringar i järnvägsanläggningen. Övriga utgifter för drift och underhåll finansieras med statliga anslag. Intäkter från banavgifter fördelas inte utifrån en sådan fördelningsnyckel som Jönköpings Länstrafik föreslår utan, tillsammans med de statliga medel, utifrån samhällsekonomiska överväganden.

Jönköpings länstrafik skriver att det är otydligt vad som ligger till grund för utvecklingstakten av spåravgiften och tåglägesavgiften. Beräkningen av de marginalkostnader som enligt järnvägslagen (2004:519) ska ligga till grund för Trafikverkets marginalkostnadsbaserade avgifter har gjorts med hjälp av en ekonometrisk modellering. En sådan modellering är en av flera möjliga beräkningsmetoder som den europeiska Genomförordningen (EU) 2015/909 medger. Trafikverket har med hjälp av statistiskt underlag vad gäller Trafikverkets kostnader och den trafik som har gått under ett antal år tillbaka, beräknat hur mycket Trafikverkets kostnader har varierat i samband med förändringar i trafikmängden. Den beräknade marginalkostnad som idag ligger till grund för Trafikverkets avgifter bygger på kostnaderna för vidmakthållandet av infrastrukturen mellan åren 1999 och 2016. Vid en ny beräkning av marginalkostnaderna bör tas Trafikverkets senaste utgifter i beaktande. På så vis kommer sänkta kostnader avspeglas i framtida marginalkostnadsberäkningar. Idag räknas resultatet från 2018 upp med två procent årligen, vilket motsvarar Sveriges inflationsmål.

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

För trafikår år 2022 avser Trafikverket att höja tåglägesavgiften med 0,28 SEK/km för basbanor och tåglägesavgiften från 0,0171 SEK/ton till 0,0180 SEK/ton.

När det gäller tåglägesavgiften för basbanor har den höjts från 0,55 kr per tågkilometer 2019 till 3,78 kr per tågkilometer 2022.

Trafikverket lyfte också fram på JNB-dagen 2020 att de ökade banavgifterna ska ha en koppling mot det verkliga slitaget av anläggningen. Kalmar Länstrafik förväntar sig att de banavgifter som betalas in för trafik på banorna också ska återföras i investeringar och förbättringar i anläggningen där trafiken utförs och inte flyttas till andra områden. Banorna som trafikeras av Kustpilen bryts ner i en hög takt enligt Trafikverket själva. Dock saknas det medel och åtgärder för att bryta den negativa trenden med nedbrytning trots att exempelvis tåglägesavgifterna på ett par år ökat från 0,55 SEK/km till 3,78 SEK/km.

Både tåglägesavgifterna och spåravgiften avses att höjas enligt en förutbestämd utvecklingsbana. Det framgår inte i JNB hur denna prisutveckling har beräknats för kommande år. Det bör bli tydligare i JNB vad som ligger till grund för den fortsatta kostnadsökningen och hur denna är beräknad. Andra arbetsmetoder, bättre upphandlingar och ökad digitalisering som sänker kostnader verkar inte beaktas i den framtida prisutvecklingen.

Trafikverkets kommentar:

Se kommentar ovan.

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Trafikverket föreslår förändringar av avgifterna och våra jämförelser görs mot avgifterna enligt JNB 2021. Förändringarna genomförs inte med en proportionerlig ökning över alla avgifter utan differentieras inom de olika avgiftsklasserna, och logiken i dessa förändringar är svåra att förstå. Trafikverket föreslår en betydligt större ökning av spåravgiften (+ 5,2 %) för fordon med axellast under 17 ton än för motsvarande avgift för fordon med axellast större än 17 ton, vilket synes ologiskt och märkligt. Mälardalstrafik har nyligen investerat i nya fordon, dessa har ett axeltryck understigande 17 ton och i övrigt ses vara gynnsam för ett minskat slitage på spåren. Det är ologiskt att investeringar gjorda i fordon med lägre axeltryck straffas med högre avgiftshöjning än andra fordonstyper.

Vidare höjer Trafikverket "Tåglägesavgiften hög" med 1 kr per tågkm (+ 12,5 %), vilket överstiger med marginal normal indexhöjning. Samtidigt sker det ingen förändring i motsvarande avgift för godståg.

Enbart avgiftshöjningen av "Tåglägesavgift hög" innebär en kostnadshöjning för Mälardalstrafiks trafikutbud på ca 4,5 mkr för 2022, med ett snittpris på ca 100 kr/resa krävs det ca 45 000 nya sålda resor för att enbart finansiera denna avgiftshöjning. Då inte medräknat vad de totala höjningarna av samtliga banavgifter innebär för sammantagen effekt.

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

Med ovanstående bakgrund vill vi avråda Trafikverket att genomföra, eller åtminstone justera de föreslagna höjningarna av banavgifterna 2022. Trafikverket föreslås vidare att modellen för återkommande prisökningar utöver normal indexhöjning ses över tillsammans med företrädare för

branschen. Nuvarande takt för kostnadsökningarna av banavgifterna motverkar nationella och regionala mål för ökat resande inom hållbara transportsystem.

Trafikverkets kommentar:

0,0181 kronor per bruttotonkilometer är marginalkostnaden för år 2022 för den mest vanliga typen av persontåg (medelaxellast < 17 ton). Vi håller med Mälardalstrafik om att spåravgiften för tåg med en högre medelaxellast inte höjts proportionerligt. Vi ser över detta till nästa år.

Spåravgiften och tåglägesavgift bas höjs för att leva upp till den minimnivå som 7 kap. 2 § i järnvägslagen (2004:519) stadgar.

Tåglägesavgift hög höjs för att Trafikverket ska uppnå det intäktsmål som vi kommit överens om med regeringen i gällande Nationell plan.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

För trafikår 2022 avser Trafikverket att höja tåglägesavgifterna med 1 SEK/km för högbanor och med 0,28 SEK/km för basbanor och tåglägesavgiften från 0,0171 SEK/ton till 0,0180 SEK/ton.

Trafikverket lyfte fram på JNB-dagen 2020 att de ökade banavgifterna ska ha en koppling mot det verkliga slitaget av anläggningen. Skånetrafiken och Region Skåne anser därför att de ökade avgifterna oavkortat går till underhåll och investeringar i Skåne. Inom TTT har Trafikverket underhåll genomfört ett nytt arbetssätt Malmö – Hässleholm. Detta har visat sig kraftigt minska infrastrukturfelen. Vi föreslår att ekonomiska medel tillförs så att detta arbetssätt införs i hela Skåne. Trots att det görs stora investeringar i Skåne, ser vi fortsatt allvarliga brister som snabbt måste åtgärdas i infrastrukturen.

Trafikverkets kommentar:

Se kommentar ovan på Jönköpings Länstrafiks synpunkt.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Tabellen nedan är en sammanställning av Spår- och Tåglägesavgifter för persontrafik perioden T17-T22.

Trafikverkets tjänst	Enhet	T17	T18	T19	T20	T21	T22	Höjning
Spåravgift persontrafik, medelaxellast <= 17 ton	kr / btkm	0,0140	0,0146	0,0155	0,0155	0,0171	0,0180	5,3%
Spåravgift persontrafik, medelaxellast > 17 ton	kr / btkm	0,0154	0,0161	0,0171	0,0171	0,0188	0,0189	0,5%
Tågläge för persontrafik, Högnivå	kr / tågkm	7,50	7,80	8,00	8,00	8,00	9,00	12,5%
Tågläge för persontrafik, Mellannivå	kr / tågkm	2,30	2,30	2,40	3,40	Tjänsten borttagen		
Tågläge för persontrafik, Basnivå	kr / tågkm	0,50	0,50	0,55	1,90	3,50	3,78	8,0%

Kolumnen "Höjning" avser den procentuella höjningen av Trafikverkets avgifter från T21 till T22.

Trafikverkets föreslagna avgiftshöjningar ligger långt över både nuvarande prisökningsindex och inflation.

(Undantaget är "Spåravgift persontrafik, medelaxellast > 17 ton", men denna medelaxellast är ovanlig vid persontrafik.)

SJ anser inte dessa höjningar är rimliga, speciellt inte med de utmaningar järnvägsbranschen står inför med anledning av pågående pandemi.

Trafikverkets kommentar:

Vi har noterat er synpunkt.

Spåravgiften och tåglägesavgift bas höjs för att leva upp till den miniminivå som 7 kap. 2 § i järnvägslagen (2004:519) stadgar.

Tåglägesavgift hög är ett påslag som höjs för att Trafikverket ska uppnå det intäktsmål som vi kommit överens om med regeringen i gällande Nationell plan.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Trafikverket gör gällande att man åter avser att kraftigt höja stora delar av kostnadsmassan för att bedriva trafik på statens spåransläggning i och med föreslagna höjningar för spår- och tåglägesavgifter från Tågplan 2022. De föreslagna höjningarna med över 5 % för spåravgift persontrafik (= 17 ton), över 12 % för tåglägesavgift hög och 8 % för tåglägesavgift bas för persontrafik jämfört med avgifterna i Tågplan 2021, skapar ytterligare kostnadsökningar som är svåra att absorbera och som dessutom skapar konkurrensnackdelar gentemot andra transportslag. Transdev Sverige AB yrkar därför på en reducering av avgiftsnivåerna till de nivåer som tillämpas i Tågplan 2020.

Vi motiverar också redueringen med hänvisning till Järnvägslagen 7 kap. där det tydligt framgår att *"avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen"*. De kraftigt aviserade kostnadsökningarna, dessutom på kort tid, måste sättas i förhållande till en järnvägsmarknad som är ansträngd av låg eller obefintlig lönsamhet.

Trafikverkets kommentar:

Vi noterar er synpunkt. Vi anser inte att våra banavgifter slår ut ett eller flera marknadssegment som kan betala åtminstone sin marginalkostnad.

Effektanalyser på de nya avgiftsnivåerna finns på www.trafikverket.se.

Avsnitt 5.3.6.1 Spåravgift

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

Real Rail Sweden AB är fortsatt mycket bekymrade över den föreslagna höjda spåravgiften för godstrafik. Vi har ingen möjlighet att kompensera oss för höjda banavgifter genom att höja priset mot våra transportköpare. Höjer vi våra transportpriser så tappar vi marknadsandelar, då våra transportköpare i större utsträckning kommer köpa vägtransporter i stället och då företrädesvis av billigare utländska biltransportörer. Kombitrafik på järnväg konkurrerar direkt med lastbilar på väg.

Trafikverkets kommentar:

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

Avsnitt 5.3.6.2 Tåglägesavgift

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vi konstaterar att tåglägesavgiften hög kommer att höjas för persontrafik. Vi kan inte se något skäl till en högre avgift för persontrafiken än för övrig trafik och frågar därför: Varför denna skillnad?

Trafikverkets kommentar:

Tåglägesavgift hög tas ut med stöd i 4 § kap. 7 järnvägslagen (2004:519) som föreskriver att avgifterna inte får sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som

marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen. Med anledning av denna föreskrift har vi inte höjt påslaget för godstrafiken.

Avsnitt 5.3.6.3 Passageavgift

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Passageavgifter ses som en extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena. I princip är det "omöjligt" att inte köra kollektivtrafik i rusningstrafik, dessa avgifter styr inte bort några ansökningar utan är enbart en merkostnad som kan riskera att dra ner trafikutbudet i det glesare trafikerade nätet för att finansiera denna överföring av skattemedel från regioner till staten.

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

Trafikverket bör därför pröva ett slopande av passageavgifterna för kollektivtrafiken.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Redan förra året kunde vi konstatera att passageavgifterna är kvar för persontrafik men slopats för godstrafik. Det stärker ännu mer intrycket av att avgiften är en extra straffskatt på kollektivtrafik på spår. Passageavgifter är en ren extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena, och kontraproduktivt då det minskar möjligheterna för kollektivtrafiken att uppfylla regeringens mål om fördubblad kollektivtrafikandel i det motoriserade resandet. På vägsidan är kollektivtrafiken undantagen från trängselskatt medan lastbilar med gods betalar, på järnvägen är det alltså precis tvärtom.

Kollektivtrafiken går när transportbehovet motiverar det och transportbehovet är som störst de tider då passageavgifter tas ut. Att flytta tågen till andra tidsperioder än dem där avgift tas ut är inte aktuellt eftersom tågen av nödvändighet måste gå när resenärerna behöver åka. Därmed har avgifterna ingen styrande effekt utan blir bara en extra pålaga som dessutom blir tämligen betydande eftersom antalet passager inom dessa områden av nödvändighet blir många. Framstår som en överföring av skattemedel från regioner till staten.

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

YTTRANDE FRÅN REGION SÖRMLAND

Region Sörmland anser att passageavgifter för persontrafiken är olämpliga. Trafiken har som primär uppgift är att stödja arbetskraftsförsörjningen i Mälardalen och det är omöjligt, och inte ens önskat,

att styra bort den. Vi är medvetna om att trängseln är stor, men det finns inga hållbara alternativa sätt att transportera det stora antalet resenärer i stråken runt Stockholm. Det är angeläget att Trafikverket som samhällsutvecklare har ett helhetsperspektiv så att nationella, regionala och lokala mål ska kunna uppnås.

Trafikverkets kommentar

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

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

Vi noterar dock er synpunkt och ser över tillämpningen av passageavgiften till kommande planperiod.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Vi noterar också att det nu endast är persontågstrafik som ska erlägga passageavgifter. Passageavgifterna tillkom för att ekonomiskt styra bort tåg på vissa sträckor. Inom Pågatågstrafiken kan vi inte välja bort sträckor eller tider p.g.a. passageavgifter. Vi måste köra när pendlarna har behov av detta. Inom bil eller lastbilstrafiken finns inga passageavgifter. Detta innebär att passageavgifterna nu får anses vara en extraskatt som missgynnar Pågatågstrafiken. Denna avgift motverkar därmed målen att föra över resor från biltrafik till tågtrafik. Den motverkar miljömålen.

Trafikverkets kommentar:

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

Vi noterar dock er synpunkt och ser över tillämpningen av passageavgiften till kommande planperiod.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Passageavgifter är en ren extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena, och kontraproduktivt då det minskar möjligheterna för kollektivtrafiken att uppfylla regeringens mål om fördubblad kollektivtrafikandel i det motoriserade resandet. På vägsidan är kollektivtrafiken undantagen från trängselskatt medan lastbilar med gods betalar, på järnvägen är det alltså precis tvärtom. I princip är det "omöjligt" att inte köra kollektivtrafik i rusningstrafik, dessa belopp styr inte bort några ansökningar utan är enbart en merkostnad som gör att RKM riskerar att dra ner trafikutbudet i det glesare trafikerade nätet för att finansiera denna överföring av skattemedel från regioner till staten. Anser man inte att avgiften ska tas bort ska den åtminstone påföras även godståg så att rättvisa skapas i systemet.

Tabellen och texten tydliggör inte det fallet att respektive område är uppdelat i underområden som innebär att passageavgiften tas ut flera gånger inom samma område.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar på Region Sörmlands yttrande ovan. Vi har tydliggjort informationen vad gäller passager inom flera områden.

Avsnitt 5.4.2.1 Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Se över handläggningsavgiften för transporttillstånd. Avrop för restriktionsfria sträckor bör inte generera handläggningskostnad.

Trafikverkets kommentar:

En "restriktionsfri sträcka" är en del av ett transportvillkor som i sin helhet omfattar hinder för framförandet av transporten. Om transporten ska köras på sträcka där inga hinder finns, så måste transporten trots det avropas eftersom den är belagd med villkor, det vill säga den är större än lastprofil A och kräver transporttillstånd för specialtransport. Detta är en säkerhetsåtgärd i händelse av störningar i den planerade rutten.

Avsnitt 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Kodifierad transport:

Ni hänvisar till webbsida med karta över kodifierat nätverk och påstår att det gäller P/C405, P/C410 och P/C422 vilket är direkt sakfel. Ni har bara kodifierat det nätverk som håller för P/C422. P/C405 och P/C410 saknas. Kodifiera klart nätverket.

Trafikverkets kommentar:

Vi tydliggör skrivningen. Kartan gäller för alla kodifieringar upp till och med P/C 422. Däremot saknas, som ni skriver, beskrivning av de sträckor som fungerar för de mindre profilerna. Ambitionen är att fortsätta analysera de ännu icke kodifierade stråken, för att ge en större variation av möjliga koder.

Avsnitt 5.5.1.1. Avgift, GSM-R

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Avgifterna bör vara tydligare och knutna till JNB. En sökande ska kunna förstå vilka kostnader det innebär att bedriva tågtrafik, då kan man inte hänvisa till "se vår hemsida" eller "enligt avtal". Det bör också förtydligas vilket avtal som avses, är det TRAV-avtalet?

Trafikverkets kommentar:

Avtal gällande järnvägens eget radiosystem ingår inte i TRAV, utan tecknas via ett separat abonnemangsavtal. Flera varianter erbjuds och Trafikverket har som ambition att den information som finns på vår hemsida ska vara aktuell och korrekt. Länken leder direkt till information om både de olika abonnemangen och tillhörande priser.

Avsnitt 5.5.2 Tillhandahållande av extra information

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Följande skrivning ska strykas "Information som är viktig för resenären ska inte utelämnas vid publicering."

För det första bör den som har kundrelationen till resenären, dvs trafikorganisatören eller järnvägsföretaget ha bättre kännedom än Trafikverket vad som är viktig information till sin egen kund.

För det andra finns det dessutom ett flertal lagkrav (Lag (SFS 2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) som tvingar trafikorganisatören och järnvägsföretaget att informera. Det vore istället rimligt att JNB fastställer Trafikverkets skyldighet att bistå med denna information då Trafikverket är den som är informationsproducenten för många av de informationsmängderna.

Även följande skrivning måste strykas "Om informationen vidareförmedlas till tredje part ska avtalsparten se till att tredje part uppfyller samma villkor.". Den står i strid med intentionerna kring "öppen data" och möjligheten att vidareanvända och förädla datat utifrån PSI-direktivet (2003/98/EG) och den statliga "öppna data utredningen".

Trafikverkets kommentar:

Stycke 1: Vi förändrar skrivningen i JNB.

Stycke 2: Trafikverket instämmer helt i synpunkten.

Stycke 3: Den information som ingår i Trafikverkets skyldighet finns beskriven i avsnitt 5.3.1, punkt 4 och 5 samt mer detaljerat i avsnitt 5.3.4.1 och 5.3.4.2.

Stycke 4: Vi förändrar skrivningen i JNB.

Avsnitt 5.5.2.1 Avgift, kompletterande trafikinformation till resenär

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Prislistan bör tydliggöras så att det framgår vilken tjänst av de som beskrivs ovan som har avgift och vilka som är kostnadsfria.

Trafikverkets kommentar:

Avsnitt 5.5.2.1 tydliggörs utifrån era synpunkter.

Avsnitt 5.6.1 Bokningsavgift

YTTRANDE FRÅN MÅLARDALSTRAFIK

Spårkapaciteten är på många banor mycket ansträngd, inte sällan överstiger efterfrågan av tåglägen tillgänglig spårkapacitet och konflikter mellan tåglägesansökningarna är vanliga. Även tilldelade tåglägen som därefter inte utnyttjas ingår i tågplaneprocessen och kan påverka andra tåglägen negativt i tilldelningsprocessen. I värsta fall kan tåglägen, som inte utnyttjas, i tågplaneprocessen ha trängt undan andra tåg. De senaste åren har vi sett flera exempel på större ansökningar av tåglägen som ingått i den ordinarie tågplaneprocessen och tilldelats enligt prioriteringskriterierna som därefter inte nyttjats.

Det finns därför ett behov av att Trafikverket ser över sina avgifter för att motverka situationen som beskrivs ovan, det bör därför prövas en modell där en avgift per ansökt tågläge tas ut, oavsett om tågläget utnyttjas eller ej.

Även avbokningsavgiften bör ses över, med högre avgifter för avbokade tåglägen, samt att avbokning tas ut för längre tidsperioder för att styra mot tidigare avbokning. Detta är också en förutsättning för att andra aktörer ska kunna hinna planera om för att utnyttja avbokade tåglägen.

Ovanstående ska ses avse avgifter som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Bokningsavgift bör tas ut för varje avbokning som sker av tilldelade tåglägen. Genom att ha ansökt och beviljats tåglägen har kapacitet undanhållits andra sökanden. Det ska därför inte kunna gå att utan kostnad söka tåglägen och sedan bara för att de lämnas tillbaka mer än 48 dagar före trafikdag göra det kostnadsfritt.

Bokningsavgift ska inte tas ut av sökande om avbokningen sker på uppmaning av Trafikverket pga tex omplanering vid banarbeten, tillkomna kapacitetsinskränkningar beroende på Trafikverkets infrastruktur etc.

Det finns inte heller någon anledning att godståg ska ha en lägre bokningsavgift än persontåg. Om den är baserad på tågkilometer och t ex tåglägesavgift bas är 3,78 kr för både gods- och persontåg bör avgiftens procentuella andel vara lika hög för gods- som persontåg. Nuvarande lösning uppmuntrar till att söka tåglägen för gods som inte kommer utnyttjas utan istället upptar kapacitet på banan som inte kan användas. Notera att kvalitetsavgiften för akut inställda tåg är lika för gods- och persontåg vilket ytterligare visar på bristen på logik i systemet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera och följa upp den samlade incitamentsmodellen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter där bokningsavgift, kvalitetsavgift för inställda tåg och kvalitetsavgift för akut inställda tåg ingår. Modell och regelverk för bokningsavgift som tillämpas vid avbokning av tilldelad tåglägeskapacitet är under översyn i forumet Översyn Affärsregler, där företrädare från branschföreningarna finns representerade i frågan om avgiftsnivåer inom kvalitetsavgiftssystemet.

Avsnitt 5.7.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Skadan av ett akut inställt tåg torde vara betydligt större om järnvägsföretaget inte får chans att framföra planerat tåg än om järnvägsföretaget själv ställer in så att Trafikverket inte får chans att trafikleda tåget. Förutom de kostnader som eventuellt kan täckas via regressrätten uppstår kostnader för tidsåtgång för omplanering, personalkostnader, ökade fordonskilometrar, goodwill förluster gentemot resenärer, godsköpare och medborgare etc. Ersättningen från Trafikverket för varje enskilt händelse måste därför höjas, lämpligen genom att grundbeloppet höjs. Det bör också

tydliggöras att ersättning utgår i samtliga fall då Trafikverket har rådighet och ansvarsfriskrivning endast kan ske i de fall Trafikverket gjorde det som kan anses skäligt för att förhindra eller lindra följderna av ett hinder. Ett exempel är när Trafikverket ställer in trafik av "väderskäl" på spår som har bristande trädsäkring. I dessa fall borde ersättning utgå till Trafikföretaget eftersom det inte finns några nedsättningar i banavgifterna för att trafikera dessa banor och man då skäligen kan förvänta sig samma underhåll och standard som på alla andra banor. T ex har tåglägesavgifterna på ett par år ökat från 0,55 SEK/km till 3,78 SEK/km på dessa banor.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera och följa upp den samlade incitamentsmodellen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter där bokningsavgift, kvalitetsavgift för inställda tåg och kvalitetsavgift för akut inställda tåg ingår. Modell och regelverk för bokningsavgift som tillämpas vid avbokning av tilldelad tåglägeskapacitet är under översyn, där företrädare från branschföreningarna finns representerade i frågan om avgiftsnivåer inom kvalitetsavgiftssystemet.

Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vi saknar en skyldighet att betala för akut inställt banarbete. För ett planerat banarbete görs en planering av ett anpassat fordons- och föraromlopp. Vidare beställs ersättningstrafik. När banarbete ställs in för sent kan inte planeringen göras om och ersättningstrafiken måste gå trots att den egentligen inte behövs. Det innebär stora kostnader för trafikorganisationen och inte minst för resenärerna som drabbas av förlängd restid och en mer obekväm resa och detta helt i onödan. Behovet av arbetet kvarstår normalt och det återkommer senare med samma kostnader ytterligare en gång. Planeringshorisonten för större omläggningar är upp till tre månader. Vid sådana händelser anser vi att Trafikverket ska ta hela extrakostnaden för omläggningen om ett större banarbete ställs in med för kort varsel.

Generellt anser vi att kostnader för extra åtgärder som exempelvis ersättningstrafik skulle tas av det projekt som föranleder ersättningen. Det skulle verka som ett incitament att välja metoder som ger en lägre samhällskostnad totalt i stället för den risk för suboptimering som det innebär om ett projekt enbart ser till sina egna kostnader. Ett första steg i den riktningen skulle vara att projekten åläggs att visa och beakta de kostnader för trafiken som olika alternativa byggmetoder föranleder.

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

En kvalitetsavgift för akut inställt banarbete måste införas. Kostnaderna för järnvägsföretagen i form av ersättningstrafik, redan gjort omplanering, restids- och komfortförluster för resenärer etc kvarstår även när banarbeten ställs in med kort varsel. Det rimliga är att Trafikverkets projekt som står för banarbetet får ta dessa kostnader för att skapa bättre styrning av verksamheten. Eftersom arbetena

ställs in kommer de återkomma samma olägenheter för resenärer och trafikföretag vid ytterligare ett tillfälle vilket knappast gör skadan mindre utan snarare större.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för branschens önskemål om bättre framförhållning i planering och genomförande av banarbeten och att denna kapacitet används effektivt.

Angående reglering av banarbeten finns det en problematik när de färdigställs tidigare än redovisad tidplan. Detta kan bland annat bero på att en större resursinsats än planerat använts, alternativt att sjukdom eller väderförhållanden inträffar.

Avsnitt 5.7.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Kvalitetsavgiftssystemet är dubbelriktat ändå tar sig Trafikverket friheten att ensidigt kunna åsidosätta systemet. Däremot ålägger man sig samråd för att återaktivera kvalitetsavgiftssystemet. Med hänvisning till skydd för den svagare avtalsparten är detta att se som ett oskäligt avtalsvillkor att inget samråd hålls innan avgiftssystemet avaktiveras. Kvalitetsavgifterna är tillkomna av i syfte att öka kvalitet och punktlighet och det kan finnas goda argument att upprätthålla sådana "spärrar" även i krislägen.

Det är inte heller rimligt att tåg som är i trafik när avaktivering sker ska betala kvalitetsavgifter för hela tågfärden både före och efter aktivering. Det borde rimligen endast vara under den tid som systemet är aktiverat som avgift utgår.

Trafikverkets kommentar:

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftsförhållanden, när det finns förutsättningar för en meningsfull tillämpning. Trafikverket beslutar om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av kvalitetsavgiftssystemet om omständigheterna har störningseffekter på trafiken på nationell nivå.

När kvalitetsmodellen introducerades var branschen enig om att inaktivering av kvalitetsavgifter endast ska ske i mycket få fall, det vill säga när parterna själva inte längre kan påverka sin egen kvalitet. Historiskt har det enbart inträffat vid 3-4 tillfällen sedan 2012.

Avsnitt 5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Trafikverket har med sin process för bestridande av orsakskoder kopplat till merförseningar skapat en hantering som, i vår mening, skapar en orimlig administrativ börda för oss som järnvägsföretag, inte minst för oss mindre aktörer. Processen bygger på att det står Trafikverket fritt att fram till och med den tredje dagen efter att ett tågläge påbörjats ange vad Trafikverket menar är orsaken till en merförsening. Först därefter har vi som järnvägsföretag rätt att inkomma med eventuella bestridande mellan dag fyra och sex efter det att tågläget påbörjats. I praktiken innebär det att vi som järnvägsföretag kontinuerligt behöver kontrollera om den orsak Trafikverket angivit vid merförseningar delas av oss som järnvägsföretag. Den nödvändiga kontinuiteten, som vi ser det, är att vi i det närmaste behöver göra en kontroll varje dag på året för att inte passera det givna tidsutrymmet för bestridande som anges i processen.

En möjlig processanpassning, som vi förordar, är att justera processen så att de tre dagar vi som järnvägsföretag har på oss att bestrida en orsakskod istället är arbetsdagar och inte kalenderdagar, då vi annars måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger.

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beslutat att förändra processerna för orsakskodning vid merförsening och inställda tåg från och med 2020-12-13. Förändringen innebär att en möjlighet för tvistlösning i samband med orsakskodning vid merförsening och inställda tåg införs. Dessutom beslutar Trafikverket att göra uppdateringar i processen för begäran om förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO), att införa en möjlighet för ytterligare förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO+) samt göra uppdateringar i processen för förnyad bedömning av inställelseorsakskod för inställda tåg (BRIO).

Avsnitt 5.7.6.1 Merförseningar

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Finns behov av att textinnehåll omarbetas med anledning av införandet av tvistlösningsmodell BONO+ (Begäran Om Ny Orsakskod) som förevisades på JNB-dagen. Detta ska dock redan vara infört till start av T21 den 13/12 2020.

I text nedan (fetmarkerad) anges att begäran ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på www.trafikverket.se. Vi ser hellre att detta beskrivs i en bilaga till JNB istället för hänvisning till

Trafikverkets hemsida. Innehållet behöver dessutom kläs på med mer ingående information än vad som går att utläsa i länk:

<https://www.trafikverket.se/contentassets/8926c002de54410680146a453787d07a/tvistlosning.pdf>

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beslutat att förändra processerna för orsakskodning vid merförsening och inställda tåg från och med 2020-12-13. Förändringen innebär att en möjlighet för tvistlösning i samband med orsakskodning vid merförsening och inställda tåg införs. Dessutom beslutar Trafikverket att göra uppdateringar i processen för begäran om förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO), att införa en möjlighet för ytterligare förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO+) samt göra uppdateringar i processen för förnyad bedömning av inställelseorsakskod för inställda tåg (BRIO).

I samband med införandet av de nya och uppdaterade processerna kommer även texten i berörda avsnitt på www.trafikverket.se att uppdateras.

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det bedrivs just nu en konsekvensanalys mellan JF och Trafikverket i denna fråga. Green Cargo kan inte acceptera att detta genomförs innan analysen är klar och alla parter är nöjda.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beslutat att förändra processerna för orsakskodning vid merförsening och inställda tåg från och med 2020-12-13. Förändringen innebär att en möjlighet för tvistlösning i samband med orsakskodning vid merförsening och inställda tåg införs. Dessutom beslutar Trafikverket att göra uppdateringar i processen för begäran om förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO), att införa en möjlighet för ytterligare förnyad bedömning av orsakskod för merförsening (BONO+) samt göra uppdateringar i processen för förnyad bedömning av inställelseorsakskod för inställda tåg (BRIO).

Då Trafikverket har ett föreläggande om att införa de nya processerna på mycket kort tid kommer dessa att införas från och med Tågplan 2021. Därefter kommer införandet att utvärderas under år 2021 i forumet Översyn Affärsregler, där företrädare från branschföreningarna finns representerade.

Avsnitt 5.9 Betalning

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

De strikta reglerna för betalning rörande bland annat tidsgränser bör Trafikverket också applicera på sina egna processer vad gäller utbetalning av kvalitetsavgifter och ersättningar för regressrätt.

Trafikverkets kommentar:

Ekonomisk skada betalas ut skyndsamt, när sökande har verifierat sina kostnader och dessa godkänts. Gällande utbetalningar av kvalitetsavgifter gör det på månadsfakturan varje månad.

Kapitel 6 Operativ drift

Avsnitt 6.2.3.5 Operativt språk

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Svenska anges som operativt språk, vilket innebär att all personal som befattar sig med säkerhetsrelaterad kommunikation (t.ex. lokförare) behöver bemästra det svenska språket. Detta är en stor inskränkning för den fria rörligheten och skapar fördyrande och komplicerande barriärer för inte minst den internationella tågtrafiken. Varför skulle inte järnvägen likt t.ex. flyg- och sjöfarten kunna använda engelska som operativt språk?

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB.

Det är en principfråga som måste beslutas inom hela branschen och internationellt. En förändring måste föranledas av ett mycket omfattande internationellt arbete kring att översätta regelverk, utbilda all operativ personal (inom Trafikverket, Operatörer, Entreprenörer, mfl).

Avsnitt 6.3.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Tidsgränserna för evakuering och röjning bör snarast förändras med hänsyn taget till den bristande spårkapaciteten och att en resenär upplever tiden i väntan på evakuering som lika illa oavsett om man befinner sig i ett storstadsområde eller annan del av landet. Det rimliga är att samma målsättning finns i hela landet men att man har en större acceptans för att inställelsetiden är högre i vissa delar av landet, och då endast utifrån geografiska avståndet.

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB.

Tidsgränserna är desamma som föreslogs i det utredningsuppdrag Trafikverket fick från regeringen (rapporten "Evakuering och röjning - Förslag till åtgärder för effektiv hantering vid störningar i tågtrafiken")

Tidsgränserna beslutades sedan i det utförandeuppdrag Trafikverket fick av Näringsdepartementet 2017-11-23.

Avsnitt 6.3.2 Operativa regler

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Operativa regler för prioritering mellan egna tåg. Nuvarande system gynnar de operatörer som har många tåglägen. På en avreglerad marknad skapar detta orättvisor för mindre aktörer som är omgiven av konkurrenternas tåg och därmed saknar verktyget för omprioritering.

Eftersom huvudregeln är att rättidiga tåg ska prioriteras före försenade tåg och Trafikverket har rådighet att göra annan prioritering om det finns särskilda skäl. Utifrån att pendel- och regionalstågsresenärerna har en högre känslighet för mindre trafikstörningar än fjärrstågsresenärerna vore det därför rimligt att Trafikverket i sin tillämpningsregel för annan prioritering ser till att pendel- och regionalståg ges högre prioritering än idag. Ett dylikt prioriteringstänk bör också bidra till samhällsnyttan och korrelera med EU-direktivet² som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet.

De framtagna "riktlinjerna för prioritering" ska läggas som en bilaga till JNB. Eller i alla fall de principer som Trafikverket tagit fram t ex att SJ fjärrtåg x min sena får gå före rättidiga Öresundståg. Dessa har aldrig skett samråd kring. Även konstruktionsregler för framgå tydligare i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB

Det operativa arbetssättet vid störningar är att Operativ ledning vid Trafikverket bjuder in till Kund-/TIS- möte där man diskuterar prioriteringar samt trafikinformation med berörda parter i störningen. Utifrån den gemensamma lägesbild som framkommer på mötet (bl a om särskilda skäl finns att göra annan prioritering mellan tågen) så fattar Operativ Chef på Trafikverket beslut om fortsatt hantering. Detta är ett inarbetat arbetssätt som finns beslutat och beskrivet i Trafikverkets process för att hantera avvikelser/ störningar.

I det branschgemensamma arbetet inom TTT (Tillsammans för Tåg i Tid) har arbete skett kring frågan om riktlinjer för prioritering. Samråd har skett och presentation har gjorts av arbetet och slutsatser, bl a på möten där Svensk Kollektivtrafik varit representerade.

Avsnitt 6.3.3.1 Störningsplaner

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

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

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB 2022.

Syftet med störningsplanerna är primärt att i förväg besluta om hur trafiken ska hanteras vid en störning oavsett anledningen till störningen (infracel, urspårning, snöoväder, eller annan anledning)

Entreprenörernas deltagande i framtagandet av själva störningsplanerna har vi hittills inte sett som nödvändigt. Däremot är deras deltagande i störningshanteringen och utvärdering av störningar mycket betydelsefull.

Inom Trafikverket genomförs för tillfället projektet Utvecklad störningshantering. Där ser vi över hanteringen av störningsplaner; hur de tas fram, hanteras, samt vilken information de innehåller. I arbetet är också Järnvägsföretag representerade.

Frågan om entreprenörernas deltagande i framtagande av störningsplanerna lyfts in i ovan nämnda projekt för vidare diskussion där och en eventuell ändring i kommande JNB alternativt i ett avvikelsemeldande.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

I 6 kap. 17 & järnvägslagen anges att vid en störning ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Av denna anledning ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan. Infrastrukturförvaltaren har rätt att utan förvarning ändra kapacitetstilldelningar för att utföra de åtgärder som krävs i det enskilda fallet. Det finns ingen närmare beskrivning i järnvägslagen om hur dessa störningar ska hanteras. Inte heller direktivet eller förarbetena ger någon närmare indikation på hur detta ska ske. I JNB 2022 avsnitt 6.3.2 anges att tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade tågläge. Anledningen till det anges vara att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner.

Vidare anges att undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar, avtalade avvikelser från körplanen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas. Trafikverket har alltid som mål att på smidigaste möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken enligt produktionsplanen. I och med att det inte finns några riktlinjer för hur störningar ska hanteras bör det finnas utrymme att ändra dessa på

så sätt att pendeltågen prioriteras högre eftersom konsekvenserna av störningar är större än för långväga tåg. Ett dylikt prioriteringstänk bör också bidra till samhällsnyttan och korrelera med direktivet som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet.

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB

Det operativa arbetssättet vid störningar är att Operativ ledning vid Trafikverket bjuder in till Kund-/TIS- möte där man diskuterar prioriteringar samt trafikinformation med berörda parter i störningen. Utifrån den gemensamma lägesbild som framkommer på mötet (bla om särskilda skäl finns att göra annan prioritering mellan tågen) så fattar Operativ Chef på Trafikverket beslut om fortsatt hantering. Detta är ett inarbetat arbetssätt som finns beslutat och beskrivet i Trafikverkets process för att hantera avvikelser/ störningar.

Avsnitt 6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det saknas någon form av underrubrik e.d. för att de tre sista styckena enbart ska handla om trasiga strömvtagare eller riven kontaktledning. Det är orimligt att arbetsjorda fordon utan strömvtagare (eller fordon med hel men nedfälld strömvtagare.)

Trafikverkets kommentar:

Tillägg i JNB

Vi lägger till en rubrik: "Röjning vid/med skadad strömvtagare" före stycket: "Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda..."

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Positivt att dela upp tjänsterna mellan vad som är kopplat till tågläge samt vad som är kopplat till anläggningar, det skapar en ökad tydlighet.

Trafikverkets kommentar:

Tack för den positiva responsen på den nya strukturen för JNB, som är överenskommen inom Rail Net Europe.

Avsnitt 7.1 Inledning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

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

SJ tolkar denna text som att ägaren till anläggningen ansvarar för att den är i brukligt skick, både arbetsmiljömässigt och tekniskt funktionellt.

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

Trafikverkets kommentar:

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

Trafikverket är medvetna om utmaningarna avseende Hagalund men hänvisar till pågående dialog kring hantering vid Hagalund.

Avsnitt 7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

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

Utdrag ur denna EU-förordningen 2017/2177, Artikel 4 "Anläggningsbeskrivning":

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

a) Förteckningen över alla installationer i vilka järnvägsrelaterade tjänster tillhandahålls, inbegripet information om deras placering och öppettider.

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

Det som står i EU-förordningen är ytterligare en tolkning som bekräftar att ägaren till anläggningen ansvarar för att den är i brukligt skick, både arbetsmiljömässigt och tekniskt funktionellt.

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

Inför T21 kommer fler järnvägsföretag än tidigare att trafikera det svenska järnvägsnätet och i Hagalund kommer det att vara minst 6 olika järnvägsföretag som ska trafikera uppställningsbangården.

Till T22 kommer det kanske ytterligare järnvägsföretag. Därför är det en nödvändighet att det sker samordning av nödvändiga faciliteter och samtliga gemensamma aktiviteter, t.ex. snöröjning av servicegångar.

SJ har ett antal år lämnat följande synpunkt:

På vissa bangårdar har Trafikverket ärvt anläggningar som järnvägsföretagen anser tillhör de befintliga uppställningsspåren t.ex. servicegångar, trucköverfarter och vattenposter. Dessa anläggningar och faciliteter är en förutsättning för att tågen ska få den service som krävs och för att tågen ska kunna levereras i tid till kund.

SJ efterlyser ett ökande engagemang från Trafikverkets sida i frågor som rör lokalisering av depåområden för den här typen av verksamhet.

Likaså behöver Trafikverket vara en aktiv part vid nyanläggning av sådana verksamheter inom befintliga depåer eller terminalområden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om utmaningarna avseende Hagalund men hänvisar till pågående dialog kring hantering vid Hagalund.

Frågor om lokalisering av depåer och nyanläggning rör inte direkt texten i JNB, men Trafikverket tar till sig synpunkten och för den vidare till lämpligt forum inom branschen.

Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Det finns två typer av bangårdar: rangerbangårdar och övriga bangårdar.

Med tanke på den komplexitet som anläggningen Hagalund innehåller är SJs förslag på att definitionerna på bangårdar bör utökas till fler än de nuvarande två; rangerbangårdar och övriga bangårdar. Ett exempel är: "bangård med serviceanläggning".

Trafikverkets kommentar:

Det är rangerbangårdar som avses i avsnittet och därmed detaljeras inte övriga bangårdar ytterligare, se istället övriga avsnitt i kapitel 7 för information om Trafikverkets anläggning. Övriga

tjänsteleverantörer ansvarar för att upprätta anläggningsbeskrivning, och enligt förordningen 2017/2177/EU ansvarar Trafikverket för att erbjuda samtliga tjänsteleverantörer möjlighet att presentera en länk till sina anläggningsbeskrivningar på en gemensam plats, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagsnatsbeskrivningen-jnb/tjansteleverantorer-forjarnvagstransportsrelateradetjanster-i-sverige>.

Avsnitt 7.3.4.4 Avgifter

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB. Se avsnitt 7.3.4.6. och bilaga 1 A.

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

För övrigt anser SJ fortfarande att prissättningen baseras på felaktiga grunder. Den togs fram baserad på 2010 års statistik då det på grund av stora vinterstörningar både i början av året och i slutet av året blev många inställda.

Trafikverkets kommentar:

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

Avsnitt 7.3.4.6 Tilldelning av tjänst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Under rubriken "*Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund*" efterlyser SJ en bättre beskrivning vad som erbjuds vid beställning av tjänsten tågbildning (dvs Ställverkets tjänster).

Trafikverkets kommentar:

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

[branschen/jarnvag/jarnvagnatsbeskrivningen-jnb/tjansteleverantorer-forjarnvagstransportsrelateradetjanster-i-sverige.](#)

Avsnitt 7.3.5.2 Tjänster

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Det finns behov av långtidsuppställning bland järnvägsföretagen.

Vilka platser avses för långtidsuppställning egentligen? En detaljerad lista krävs. I dagsläget nämns endast allt annat förutom vad som nämns i bilaga 7 A. För ett järnvägsföretag kan det vara svårt att hitta ett lämpligt ställe för långtidsuppställning.

Hur lång tidsperiod avser en långtidsuppställning minst? Det framgår inte.

Green Cargo AB föreslår att säsongsbetonad trafik, där vagnarna står uppställda under t ex hela sommaren, ska klassas som långtidsuppställning, även om det är på ett "vanligt" spår. Likaså borde vagnar som står orörda på spår under många år, där spåren inte klassas som "långtidsspår", få betala ett långtidspris. Under tiden som vagnarna står uppställda kan Trafikverket ändå inte utföra något underhåll av dessa spår.

Trafikverkets kommentar:

Tjänsten spår för uppställning avser omloppsnära uppställning av järnvägsfordon. Tjänsten spår för uppställning ska inte sökas om det är långtidsuppställning som avses. För längre tids uppställning ska därmed järnvägsföretagen kontakta Trafikverket för att meddela behov och i dialog med Trafikverket hitta lämpliga spår och tidsperioder, enligt vad som står i avsnitt 7.3.5.6. Tjänsten ingår inte i Trafikverkets infrastrukturåtagande, men kan tilldelas om möjlighet finns.

Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter för uppställning

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

Ledtiden, d.v.s. transporttiden får marginellt skilja om transport sker på järnväg i jämförelse med landsvägsalternativet. Normalflödet för godstransporterna är att fjärrtransporten sker över natt medan distributionen sker tidig morgon på ankommande gods och sen eftermiddag på avgående gods. För att få kostnadseffektivitet i transportflödet används samma lastbärare som ankommer på morgonen åter till kvällens avgående. Kombitrafik på järnväg är uppbyggd på transport av lösa lastbärare, d.v.s. de lyfts av vagnen vid ankomst, varför vagn måste finnas vid avgång på kvällen från terminal. Vagnarna måste kunna ställas upp/parkeras till rimlig avgift i väntan på upplastning och avgång. Det är inte rimligt att vi skall betala 5,50 SEK per 100-tal spårmeter och timma. Detta snedvrider också konkurrensen i jämförelse med vägalternativet. En tillkommande avgift i startavgiften på ca 430 kr plus att kombitrafik på järnväg redan har en nodkostnad på ca 1000 kr/trailer, då denna forslas från kombiterminal till kundens terminal. Detta krävs inte vid

vägtransport, då lastbilen går direkt terminal – terminal. Uppställningsavgift bör betalas, men ovan avgift är inte rimlig, då slitaget är marginellt högre i jämförelse med långtidsuppställning av vagnar.

Trafikverkets kommentar:

Avgifter för de grundläggande tjänster som Trafikverket tillhandahåller tas ut med stöd av 7 kap. 8 § järnvägslagen, och får enligt denna bestämmelse inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Synpunkterna på de startavgifter och nodkostnader som omnämns i yttrandet är inget som Trafikverket debiterar utan bör riktas till tjänsteleverantören. Tjänsten spår för uppställning avser omlopps nära uppställning av järnvägsfordon medan spår för långtidsuppställning erbjuds på spår med låg underhållsnivå utöver de som listat i JNB och bilaga.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

YTTRANDE FRÅN SJ AB

I detta avsnitt delas stationer i landet upp i två olika zoner avseende tjänsten ”Spår för uppställning”. De som anses vara mest trafikerade hamnar i zon A (högre taxa) och övriga i zon B (lägre taxa).

SJ anser att Trafikverket ska vara mer tydlig genom att presentera både vilka möjligheter och vilka begränsningar ett uppställningsspår har.

Utifrån dessa två kriterier bör Trafikverket sätta en differentierad taxa.

Som det är nu hamnar Tomteboda bangård i zon A, förmodligen på grund av sitt läge. Däremot är det på grund av bangårdens skick inte skäligt att ta ut samma avgift som till exempel Hagalund.

Till exempel så är spår 19 i Tomteboda ett spår där underhållet är kraftigt eftersatt. Det finns inga gång- eller servicevägar till och från spåret. Det är endast makadam utmed spåren. Det finns inga tågvarmeposter. Det finns inga vattentryckningsmöjligheter. Tomteboda är i regel obemannat vilket gör att det är stor risk för stöld och skadegörelse på uppställda fordon mm m.m.

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Trafikverket är medvetet om de skillnader som finns och en differentierad taxa är något vi har i tankarna utöver den differentiering som sker i dagsläget med avgifter för tilläggs- och extra tjänster såsom värmeposter.

Avsnitt 7.3.5.6 Tilldelning av tjänst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Behov av uppställning ska i första hand anges utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 7 A.

SJ har lämnat nedanstående synpunkt även tidigare år.

Trafikverket önskar att behov av spår för uppställning anges i form av spårlängd och tidpunkter. Detta låter sig inte göras för SJ på bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet. För SJ gäller detta framför allt depåerna i Hagalund, Göteborg, Malmö, Västerås, Linköping och Sundsvall, där det är svårt att uttrycka behovet av kapacitet.

Svårigheterna ligger inte minst i det faktum att en sådan modell inte tar hänsyn till i vilken utsträckning de enskilda spåren ger tillgång till vissa faciliteter för städning, fekalietömning eller vattentryckning.

Trafikverkets kommentar:

Texten har funnits med under många år men har tidigare stått under kapitel 4. Trafikverket förstår inte motsättningarna med hur järnvägsföretagen i dagsläget inte kan önska specifika spår för uppställning. I första hand ska spårmetrar anges, men i e-tjänsten kan järnvägsföretaget ange önskat spår samt motivera valet, exempelvis för att järnvägsföretaget önskar tillgång till annan tjänsteleverantörs tjänster.

Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 8.4.3 Ersättning för merkostnader

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Järnvägsföretagen har tidigare ersatts för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts.

Utdrag ur JNB 2017:

7.4.3 Ersättning för merkostnader

Trafikverket ska betala ersättning för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts, som en följd av nedan angivna situationer, med avdrag för de kvalitetsavgifter som avtalsparten erhållit från Trafikverket på grund av samma händelse och enligt den begränsning som följer enligt nedan:

- *Avvikelse i förhållande till fastställt utnyttjande i tågplan och trafikeringsavtal, där Trafikverket är ansvarig och orsakskoder driftledning och infrastruktur har registrerats för såväl merförseningar som inställda tåg*. Vid merförseningar gäller att tåget ska vara försenat med minst 30 minuter till slutstation, varav Trafikverket ska vara ansvarig för merförseningar motsvarande minst 30 minuter.*
- *Avvikelse på grund av förlängd eller förskjuten banarbetstid eller ett tillkommande banarbete (banarbete ej överenskommet).*
- *Trafikverket kommer inte att använda kapacitet som tilldelats för ett banarbete och har inte meddelat detta senast 12 veckor innan den dag då arbetet skulle ha påbörjats.*

Att merkostnader enligt ovan inte längre ersätts av Trafikverket skapar orimliga merkostnader för Järnvägsföretagen samtidigt som att det riskerar att begränsa nyttjande av tillgänglig kapacitet och/eller möjlighet för Järnvägsföretag att acceptera justering av banarbetsobjekt inom revisionsprocessen som riskerar att leda till merkostnader för Järnvägsföretaget.

SJ anser att 7.4.3 Ersättning för merkostnader ska återinföras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beslutat att ta bort 7.4.3 per den 1 juli 2018 då ekonomisk skada infördes enligt 8.11.

Avsnitt 8.11 Ansvar för ekonomisk skada

YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNSTRAFIK

Sen första juli 2018 finns möjlighet för Trafikorganisatörer och Järnvägsföretag att ansöka om ersättning för ekonomisk skada där infrastrukturförvaltaren har brustit i sitt åtagande mot avtalsparten.



I JNB 2022 kap 8.11 hänvisas till begränsningar i den ekonomiska skadan till CUI § 2 punkt 1. Punkten är så vid i sin friskrivning att det är ytterst få avvikelser som godkänns med denna i bakgrund.

Det kan inte ha varit intentionen hos lagstiftaren att infrastrukturförvaltaren ska kunna skydda sig av *"Förvaltaren skall vara fri från detta ansvar [...] omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av"*.

Att förutse följderna och förebygga dessa bör ingå i varje verksamhet att hantera och minimera. Översyn av affärsvillkoren kring ekonomisk skada behöver enligt vår bedömning genomföras så att styrning av åtgärder kan göras på rätt sätt samtidigt som förutsättningarna för vad som är infrastrukturinnehavarens ansvar bli mer transparanta.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Sen första juli 2018 finns möjlighet för Trafikorganisatörer och järnvägsföretag att ansöka om ersättning för ekonomisk skada där infrastrukturförvaltaren har brustit i sitt åtagande mot avtalsparten.

I JNB 2022 kap 8.11 hänvisas till begränsningar i den ekonomiska skadan till CUI & 2 punkt 1. Punkten är så vid i sin friskrivning att det är ytterst få avvikelser som godkänns med denna i bakgrund. Det kan inte ha varit intentionen hos lagstiftaren att infrastrukturförvaltaren ska kunna skydda sig av *"Förvaltaren skall vara fri från detta ansvar [...] omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av"*.

Att förutse följderna och förebygga dessa bör ingå i varje verksamhet att hantera och minimera. Översyn av affärsvillkoren kring ekonomisk skada behöver enligt vår bedömning genomföras så att styrning av åtgärder kan göras på rätt sätt samtidigt som förutsättningarna för vad som är infrastrukturinnehavarens ansvar bli mer transparanta.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkter som berör CUI och dess innehåll ligger inte på Trafikverket att hantera.

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Affärsvillkoren kring regress och kvalitetsavgifter måste ses över. Det är alldeles för svårt att få ut skälig ersättning, byråkratin är omfattande och inte anpassad efter verkliga förhållanden. Arbetet med kvalitetsavgifterna förlorar ett av sina största syften, nämligen att leda till bättre kvalitet. Orsakskodningen som ofta är föremål för diskussion och riskerar att inte bli rätt, vilket kan leda till felaktiga slutsatser inom t.ex. TTT arbetet.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Affärsvillkoren kring regress och kvalitetsavgifter måste ses över. Det är alldeles för svårt att få ut skälig ersättning i detta arbete. Byråkratin är omfattande och inte anpassad efter verkliga förhållanden. Arbetet med kvalitetsavgifterna förlorar ett av sina största syften, nämligen att leda till bättre kvalitet. Orsakskodningen blir inte rätt, vilket leder till felaktiga slutsatser inom t.ex. TTT arbetet.

Trafikverkets kommentar:

I järnvägstrafiklagen, som ekonomisk skada grundar sig i, framgår det att det är avtalsparten som ska visa att man har rätt till ersättning och att redan utbetalda kvalitetsavgifter för samma händelse ska avräknas vilket Trafikverket måste följa. Detta gör att någon schablon inte kan användas. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera och följa upp den samlade incitamentsmodellen för verksamhetsstyrning och kvalitetsavgifter. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer finns, tillsammans med Trafikverket, representerade i forumet Översyn Affärsregler som bland annat arbetar med dessa frågor.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Bilagan behöver ses över och korrekturläsas.

Möteslängd

- Bandel 924, där saknas nya mötesstationer vid Kågeröd och Svalöv, tillkommer till T22
- Bandel 925, där saknas ny mötesstation Stävie, färdigställd och i drift sedan den 23 augusti 2020

Plattformar

- Bandel 909, Hässleholm har under 2019/2020 genomgått ombyggnad och sänkning av plattformarna, ser inte ut att vara korrekt information gällande Hässleholm
- Bandel 912, Eslöv, ny plattform finns vid spår 2. Nuvarande skrivning på rad 167 är ej korrekt.
- Bandel 924, (Åstorp) – (Teckomatorp) är till T22 upprustad för persontrafik med nya stationer vid Billeholm, Kågeröd och Svalöv, dessa saknas. Även ny plattform vid spår 1 i Teckomatorp, som dessutom har en mellanplattform mellan spår 2 och 3, framgår ej.
- Bandel 925, Furulund saknar spårnummer

Trafikverkets kommentar:

Samtliga uppgifter är nu korrigerade i bilaga 2 A.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Under det gångna året har Trafikverket och Jönköpings Länstrafik startat upp ett arbete med plattformsöversyn på Jönköpingsbanan. I arbetet har den information som ligger i Bilaga 2a och 2b använts. Tillsammans har vi kunnat konstatera att uppgifter som anges i Bilaga 2a och 2b avviker från verkliga förhållanden. Bilagan behöver kvalitetsgranskas närmare då det finns flera avvikelser från vad som anges i andra av Trafikverkets system och vad som är kommunicerat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets strävan är att uppgifterna i bilaga 2A ska hålla så hög kvalitet som möjligt. Vi är medvetna om att det finns brister och arbetar ständigt med att åtgärda dem.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Är det inte planerat att ändra (sänka) plattformshöjden i Hässleholm under 2020-2021?

I flik 5 "Kommande ändringar" finns ändringar med passerade datum, t.ex. rad 12, Hallsberg, planerade trafikstart 2019-06-03. Om en ändring är genomförd så bör den rensas ut från listan över "Kommande ändringar".

I flik 5 rad 7 Godegård anges att spår 3 & 4 rivs. Då måste rimligen spår 1 & 2 vara kvar vilket då innebär att det även fortsättningsvis är mötesmöjlighet i Godegård (dvs inte "enkelspår" genom Godegård).

Trafikverkets kommentar:

Arbetet med att sänka plattformshöjderna i Hässleholm kommer vara slutfört under våren 2021. Uppgifterna i bilaga 2 A för JNB 2022 är nu uppdaterade.

Bilagorna bygger på utdrag från baninformationssystemet BIS. De förändringar i anläggningen som är utförda i verkligheten men ännu inte finns i BIS redovisar vi under kommande ändringar. I de fall då inrapporteringen till BIS släpar efter kan det bli så att den står med under kommande ändringar efter att åtgärden är utförd.

Flik 5 rad 7 Godegård innehåller ett skrivfel. Det är spår 1, 3 och 4 som rivs.

YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG

Spårkapaciteten på Södra stambanan är ansträngd. I analys av behov av kapacitet för att kunna möjliggöra tider för både banarbete och attraktiva tidtabeller, har vi identifierat behov av att kunna disponera spår 3 på driftplats Älmhult för resandeutbyte. Spåret har plattform och informationsutrustning och bör vara tillgängligt för resandetåg. Behovet har aktualiserats i samband med T21 och förbigång mellan snabbtåg och Öresundståg.

Trafikverkets kommentar:

På grund av att linjen mot Olofström bara kan nå från spår 1, 2 och 3 så blir det med automatik att godstågen till/från Volvo i Olofström använder sig av spår 3.

Spår 1 och 2 är stambanan igenom Älmhult och därför inte lämplig för växlingsrörelser före/efter tåg.

Vi är restriktiva med att använda spår 3 för resandetåg av den anledningen, då det är enda spåret för Volvotågen. Om man skulle använda spår 3 för resandetåg i större utsträckning skulle det vara negativt för trafiken till och från Volvo, vilket skulle påverka en stor arbetsplats i regionen.

Bilaga 2 B Banstandarddata

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Under det gångna året har Trafikverket och Jönköpings Länstrafik startat upp ett arbete med plattformsoversyn på Jönköpingsbanan. I arbetet har den information som ligger i Bilaga 2a och 2b använts. Tillsammans har vi kunnat konstatera att uppgifter som anges i Bilaga 2a och 2b avviker från verkliga förhållanden. Bilagan behöver kvalitetsgranskas närmare då det finns flera avvikelser från vad som anges i andra av Trafikverkets system och vad som är kommunicerat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets strävan är att uppgifterna i bilaga 2B ska hålla så hög kvalitet som möjligt. Vi är medvetna om att det finns brister och arbetar ständigt med att åtgärda dem.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

En bilaga som är omfattande och tung att granska fullt ut. Ändringsloggen är helt tom, filen bör förses med ändrings-/nyhetsmarkeringar. Dp Uppåkra (Up) saknas (gör den även i samrådsutgåva 2021).

Trafikverkets kommentar:

Vi tar till oss detta i vårt arbete med att förbättra tydligheten.

Anledningen till att ändringsloggen är tom är att detta är originalutgåvan för 2022.

Driftplatsen Uppåkra är indelad i driftplatsdelarna Åkarp, Hjärup och Flackarp. Uppgifterna redovisas för respektive driftplatsdel.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Vi har också i JNB 2022 noterat flera brister i bilagorna och dessa måste kvalitetssäkras och ändras. Malmö C är idag en trafikplats. Denna består dock av en nedre och en övre station. Malmö C borde

delas upp, då det uppstår problem kring trafikinformation och passageavgifter. Malmöringen kör Malmö C nedre runt Malmö till Malmö C övre och drabbas av dessa problem.

2022 öppnas Söderåsbanan för Pågatågstrafik. Hela denna infrastruktur saknas i JNB. Det blir ny plattform i Teckomatorp, nya stationer i Svalöv, Kågeröd och Billesholm.

I Simrishamn kommer det 2022 att finnas två spår med 250 m långa plattformar.

En totalöversyn av bilagorna behövs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets strävan är att bilagorna ska hålla så hög kvalitet som möjligt. Det är ett ständigt förbättringsarbete.

Malmö C är en driftplatsdel som ingår i Malmö driftplats. Frågan driftplatsens indelning i driftplatsdelar hanterades i samband med ombyggnad av Malmö C inför trafiken med Citytunneln (start 2010- 2011). Viktigaste aspekter var de trafiksäkerhetsmässiga, t.ex. att hitta placeringar av gränser mellan driftplatsdelar där det är någorlunda enkel spårlayout så att det är lättare att avgränsa A- skydd. En ny indelning med flyttade gränser mellan driftplatsdelar får stora konsekvenser och Trafikverket anser att det inte finns tillräckliga skäl att göra en förändring.

Uppgifterna om Söderåsbanan och Simrishamn är nu uppdaterade.

Bilaga 2 C STH per sträcka

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Bilagan behöver ses över och korrekturläsas.

- Bandel 924 (Åstorp) – (Teckomatorp) och bandel 925 (Kävlinge) – (Arlöv) har felaktig sth. Bägge banorna är upprustade, bandel 925 till T21 och bandel 925 till T22, och har efter upprustningen sth 160 km/h.
- Bandel 932 (Hässleholm) – (Åstorp), där är förvisso förmodligen informationen korrekt men det kan inte nog understrykas Trafikverkets misslyckande med att få höjd sth till 160 km/h på sträckan. Det har varit utlovat flera gånger senaste åren, där banan haft flera och långvariga avstängningar för nödvändig upprustning av infrastrukturen. Men den har skjutits på framtiden, nu senast till T21 där objekt för sth-höjningen t.o.m. hann hanteras i revisionen. Trafikverket har dessutom, trots Arriva och Skånetrafikens protester, i processen för T21 tagit ett ensidigt myndighetsbeslut om att slopa uppehåll i Kvidinge för Pågatågens insatståg i rusningstid, och detta p.g.a. den utlovade hastighetshöjningen som ännu en gång alltså skjutits på framtiden.

Trafikverkets kommentar:

Vår strävan är att bilagorna ska innehålla korrekta uppgifter. Bilaga 2 C är nu uppdaterad med rätt sth på bandelarna 924 och 925.

På bandel 932 (Hässleholm) – (Åstorp) är anläggningen ombyggd för 160 km/h. Problemet är att signalprojekteringen är komplicerad. Denna har också försvårats av skärpta krav på plankorsningar och att det ska vara förberett för framtida ERTMS-utbyggnad. Arbetet beräknas vara fullt färdigt 2023.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Hur kan uppgift om sth saknas på sträckan Hpbg-Öj, Hpbg-Skms (rad 101)?

När planeras bandel 920 Ä-Hb få sth 200?

Trafikverkets kommentar:

Bilaga 2C har nu uppdaterats med uppgifter om sth. Hpbg-Öj 200 km/h och Hpbg-Skms 90 km/h.

Bandel 920 Ä-Hb beräknas få sth 200 km/h vecka 48 2023.

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

2006 erhöll Trafikverket 160 miljoner för att höja hastigheten på Skånebanan Åstorp – Hässleholm till 160 km/h. Region Skåne bidrog med ca 6 miljoner, för att skapa robusthet på detta enkelspår. Åtgärden skulle vara klart 2015.

I JNB 2022 ser vi i bilaga 2C att detta inte är slutfört. Här anges 130 km/h för nämnda sträcka.

Det är då 16 år efter beslut i regionala infrastrukturplanen och 7 år efter slutdatum för projektet. Detta måste slutredovisas och hastighetshöjningen måste genomföras omgående.

I övrigt måste bilaga 2 C granskas, då sth på Lommabanan och för Pågatågen nyöppnade Söderåsbanan verkar felaktiga.

Trafikverkets kommentar:

På bandel 932 (Hässleholm) – (Åstorp) är anläggningen ombyggd för 160 km/h. Problemet är att signalprojekteringen är komplicerad. Denna har också försvårats av skärpta krav på plankorsningar och att det ska vara förberett för framtida ERTMS-utbyggnad. Arbetet beräknas vara fullt färdigt 2023.

Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan

Avsnitt 1 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

1.1.2 Underhållskontrakt Norra stambanan & 1.1.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan & 1.1.7 Ostkustbanan

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket strävar efter att planera så att trafikpåverkan blir så liten som möjligt.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

För de servicefönster som behövs för underhåll av järnvägen måste särskild hänsyn tas till långväga tåg. Långväga tåg riskerar att påverkas av en rad olika servicefönster vilket gör det omöjligt att framföra dem i planerade lägen om inte denna hänsyn tas. Servicefönster eller banarbetsveckor bör också i så stor utsträckning som möjligt samplaneras med andra långa stopp på banan för investerings eller reinvesteringsarbeten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket strävar efter att planera så att trafikpåverkan blir så liten som möjligt.

YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK

Västtrafik emotsätter sig tillämpningen av servicefönster, åtminstone i tidslägen där det har tilldelats tåglägen och där tåg måste ställas in på grund av servicefönster. Systemet innebär att trafikutbudet blir mycket oregelbundet och många turer måste, dessutom med oregelbundna tidsintervall och på ett sätt som är svårutsägbart för resenärerna, ställas in och ersättas med busstrafik. I de fall där det inte går att lägga ut banunderhållet med servicefönster på ett sätt som inte drabbar trafik med fastställda tåglägen så förordar Västtrafik en återgång till banarbetsveckor istället. Därmed ökar effektiviteten i att underhåll verkligen utförs på de utställda tiderna, samt att det är mycket lättare att kommunicera till resenärerna samt att det skulle innebära kraftigt minskade kostnader för Västtrafik för ersättningstrafik i samband med utfört banunderhåll.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket stävar efter att justera och anpassa tider i spår så att de tågplanelagda servicefönstren inte innehåller enkelspår eller stör trafiken. De som inte är tågplanelagda som egentligen kan kallas banarbetsveckor vilka finns med i fastställd banarbetsplan.

Avsnitt 1.1.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

2–3 veckor, måndag–söndag som innehåller cirka 40 timmar samt fyra veckor måndag–fredag fyra timmar per dag.

Innebär detta totalt 40 timmar fördelat på 2-3 veckor, eller innebär det totalt 80-120 timmar?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förtydligat texten och det är 40 timmar per vecka som avses.

Avsnitt 1.1.14 Underhållskontrakt Stockholm Syd

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ önskar att detta utförs kortare pass nattetid alternativt i samband med annat arbete på samma sträcka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket försöker alltid koordinera olika trafikavbrott med varandra. Tidsåtgången för alla moment som utförs i spår kan inte förkortas, men ibland kan smärre tidsjusteringar göras.

Avsnitt 1.1.17 Underhållskontrakt Västra stambanan(Hallsberg–Gnesta, Katrineholm Åby samt Flens övre - Oxelösund)

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

För enkelspåret mellan Järna och Oxelösund gäller 4 veckor fördelat på vår/höst 40 timmarsveckor (gäller måndag-söndag).

Är enkelspåret Järna-Oxelösund en korrekt angiven sträckning?

Trafikverkets kommentar:

Nej det är tyvärr en felaktig beskrivning. Rättat till att enkelspåret är mellan Järna och Nyköping

Avsnitt 1.1.20 Underhållskontrakt Värmland och Dalsland

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Ska utföras nattetid eller i samband med avbrott för PSB

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket strävar efter att planera och koordinera så att trafikpåverkan blir så liten som möjligt.

Avsnitt 1.1.29 Underhållskontrakt Kust till kust-banan väst

YTTRANDE FRÅN SJ AB

(Almedal)-(Värnamo) ska ligga i skuggan av PSB V1 och kapacitetsplan Olskroken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket strävar efter att planera så att trafikpåverkan blir så liten som möjligt.

Avsnitt 2 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Bandel 111 samt 113: Nedsättningen får inte bli varaktig.

Bandel 143: Nedsättningen får inte störa timmertåg eller Boliden (som har tungvillkor Aik-Söv)

Bandel 152: Nedsättning får inte störa timmerkunder (Stax D)

Bandel 153: Nedsättning får inte störa timmerkunder (Stax D)

Bandel 224: Ordinarie Stax D-trafik får ej förhindras. Nedsättningen får ej bli varaktig.

Bandel 303: Ordinarie Stax D-trafik får ej förhindras.

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



Bandel 324: SSAB:s transporter för export får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor för Stvm. Ovakos stål (förhöjd Stax och Stvm) får ej påverkas. Outokumpu förhöjd Stax och Stvm får ej påverkas.

Bandel 325: SSAB:s transporter för export får ej påverkas. Det går idag med tungvillkor för Stvm. Ovakos stål (förhöjd Stax och Stvm) får ej påverkas. Outokumpu förhöjd Stax och Stvm får ej påverkas.

Bandel 331: Får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla

Bandel 340: Får ej drabba Ovakos pendel med tungvillkor förhöjd Stax och stvm

Bandel 364: Nedsättning får inte förekomma förrän banarbeten sträckan Khn – Kil samt ombyggnation Karlstad är klara 2022-2025.

Bandel 376: Får ej påverka timmerkunder, Stax D måste gälla

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

Bandel 391: Godståg får problem att hantera backar. Sth 40 kan inte gälla

Bandel 505: Påverkar posttåg negativt (ordinarie sth 160)

Bandel 512: Påverkar samtlig godstrafik med stax D. Påverkar Stora Ensos systemtåg med Stax 25 och förhöjd metervikt

Bandel 524: Sänkt Sth drabbar posttåg vid ev omledningar

Bandel 611: Får EJ drabba stambanans ordinarie trafik vid med stax D omledningar. Påverkar Stora Ensos systemtåg negativt, Stax 25 och stvm

Bandel 631: Skulle orsaka problem för samtlig godstrafik med D2 till Norge.

Bandel 635: Bör Åtgärdas

Bandel 652: Drabbar samtlig trafik med Stax D. Tillfälliga avbrott få rinte ske. Bör åtgärdas

Bandel 732 Broarna i Malmbäck måste hålla för Stax D

Bandel 733: Drabbar Stora Enso, systemtåg med tungvillkor Stax E och förhöjd Stvm

Bandel 831: Drabbar tåg med stax D Hultsfred-Oskarshamn, bör Åtgärdas

Bandel 832: Drabbar tåg med stax D Hultsfred-Oskarshamn, bör Åtgärdas

Trafikverkets kommentar:

Under avsnitt 2, Sträckor med risk för varaktiga begränsningar, redovisas de risker Trafikverket ser för nedsättningar av bärighet och hastighet under tågplan T22. Detta är en av flera parametrar i planeringen av underhållet. Om riskerna skulle falla ut så hanteras de i aktuell tågplanprocess.

Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

Avsnitt 2 Säkerhetszon

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

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

Med den här skrivningen kan SJ inte utföra i stort sett någonting på bangårdarna. Det bör stå att det finns undantag på till exempel servicebangårdar (liknande Hagalund).

Trafikverkets kommentar:

Uppgiften i bilagan har ändrats.

Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

Trafikverkets kommentar:

Generella kommentarer kring några av nedanstående synpunkter finns i början av kapitel 4 i detta dokument.

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Innevarande tågplan där tåg med högprioritet ställts in har inneburit att den samhällsviktiga regionala och lokala trafiken prioriterats ned och våra tåg får vänta in tåg som inte körts på nio månader, samtidigt som det inställda tågläget inte kunnat sökas då det funnits med i bakgrunden. Utifrån Krösatågens perspektiv ser vi ett fortsatt behov av att anpassa prioriteringarna av den samhällsviktiga regionala och lokala tågtrafiken på våra banor.

Anpassningarna av prioriteringskriterierna till nuvarande ordning innebär med att långväga tåg med många sällanresenärer som åker långa sträckor fortsatt prioriteras högre framför den regionala och lokala tågtrafiken med många vardags-resenärer som åker kortare sträckor dagligen. Denna trafik som har klassats som samhällsviktigt kan inte tillgodoräkna sig de regionala och lokala nyttorna vid en eventuell tvist kring tåglägen.

Trafikverkets kommentar:

På ovan Synpunkter av allmän karaktär från Jönköpings Länstrafik och Kalmar Länstrafik lämnas nedanstående generella svar:

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

3 § lyder:

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

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

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

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

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

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

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

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Arriva kör Östgotapendeln för Östgotatrafiken och Pågatågen för Skånetrafiken, bägge samhällsfinansierad trafik som kräver långsiktiga regionala investeringar i trafikutbud, fordon och stationer. Trafiken fyller ett mycket stort regionalt samhällsansvar och är stommen i ett regionalt kollektivtrafiksystem där hela-resan med byten mellan tåg och spårvagn och buss är central för

kollektivtrafiksystemet och för kunderna en självklarhet för att man inte ska välja bilen. Både Östgötapendeln och Pågatågen har i sina respektive regioner en betydligt mer omfattande trafik och betydligt fler kunder i sina tåg än de fjärrtåg som passerar igenom, ändå har de lägst prioritet vid tvister och får även anpassa sig efter fjärrtågen vid framtagande av konstruktionsreglerna, som ju har till syfte att sena fjärrtåg ska komma fram försenade på bekostnad av den punktliga pendeltågstrafiken.

Allt detta hänger samman, prioriteringskriterierna och konstruktionsreglerna, i Trafikverkets syn på den samhällsfinansierade kollektivtrafiken som mindre viktig än den kommersiella fjärrtrafiken. Prioriteringskriterierna behöver ses över, de känns föråldrade och otidsenliga. Bara synen på att en affärsresenär skulle ha ett större värde än t.ex. en läkare, sjuksköterska eller annan vårdpersonal som pendlar till och från sitt arbete är ett förlegat synsätt och i denna Pandemitid, som vi just nu lever i, framgår detta ännu tydligare.

Det är dags för en uppdatering där prioriteringskriterierna kan leva upp till dagens verklighet med miljöaspekter, minskad bilkörning och minskad trängsel på vägarna där en överflyttning till kollektivtrafik eftersträvas, och då är det inte i fjärrtrafiken de stora vinsterna kan göras utan i de större kollektivtrafiksystem som Östgötapendeln och Pågatågen är en del av. Vid tvister i tågplaneprocessen är det dags att prioriteringskriterierna blir ett hjälpmedel för att styra om och styra mer rätt, för framtiden.

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Vad avser prioriteringskriterierna utformning, så innebär dessa idag, mycket förenklat, att långväga tåg har högre prioritet än tåg som går kortare sträckor. Att pendeltågstrafiken har fler resande och fler resande som i hög grad är beroende av att trafiken är i tid och passar anslutande linjer tas inte i beaktande såsom prioriteringskriterierna är utformade i dagsläget.

Det anges inte närmare i järnvägslagen hur prioriteringskriterierna bör utformas. Inte heller direktivet 2001/14/EG ger några närmare detaljer förutom att det anges i artikel 22.4 att prioriteringskriterierna ska ta hänsyn till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet. Det anges vidare att för att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster, och i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster (eng. public-service) eller för att gynna utvecklingen av godstransporter på järnväg, kan medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av tåglägen om detta sker på ett icke-diskriminerande sätt. I direktivet är det således tydligt att i synnerhet allmännyttiga tjänster ska prioriteras. Detta har dock inte tydligt slagit igenom i järnvägslagen. Det omnämns inte heller i dessa ordalag i propositionen ("I artikel 22.4 anges dock att medlemsstaterna får reglera verktygen för tilldelning i syfte att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster. Som exempel anges allmännyttiga transporttjänster och godstransporter på järnväg." Ur prop. sid 111-112.) men bör ändå få genomslag i utformningen av prioriteringskriterierna i väsentligt högre grad.



Generellt anser vi att kollektivtrafiken ges ett för lågt värde vid beräkningen av de samhällsekonomiska kostnaderna vid uteslutning eller förskjutning av tåglägen. Frågan är om vald beräkningsmodell egentligen passar för ändamålet att beräkna ett tågläges värde. Vad vi förstår grundar sig modellen på beräkning av värden för helt andra syften. Långsiktigt anser vi att man behöver se över prioriteringsmodellen och kanske ersätta den med något helt annat system. Det finns en rapport som innehåller intressanta idéer om ett vidareutvecklat system för tilldelning av järnvägskapacitet (Aronsson, Eliasson CTS Working Paper 2014:4 Samhällsekonomiskt effektiv tilldelning av järnvägskapacitet: Några synpunkter på Trafikverkets nuvarande process).

På kortare sikt bör prissättningen förskjutas mer till kollektivtrafikens fördel. En daglig pendlare är mycket mer tidskänslig än en fjärrtågsresenär. För den senare resenären inträffar den förlängda restiden enstaka gånger och blir därför inte så stor sett över tid. Den dagliga resenären får sin eventuellt förlängda restid varje dag vilket ger en avsevärd tidspillan sett över ett år. Detta förhållande avspeglas snarast motsatt i den nu använda modellen. Vi kan märka en viss förändring i önskad riktning vad gäller kostnad för transporttid och förskjutningstid samt för anslutningar men vi vill se ett större helhetsgrepp som gör det möjligt att med förutsägbarhet bedriva kollektivtrafik även på hårt belastade banor.

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

YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Prioriteringskriterierna är föråldrade och otidsenliga. Långväga tåg prioriteras högre än de viktiga regionala och lokala tågsystemen. Pågatågstrafiken klassas som samhällsviktig och allmännyttig, men har lägst prioritet vid tvister. Enbart i Skåne reser fler kunder med regional och lokaltåg, än vad det gör i långväga tåg i hela Sverige. Lokaltågstrafiken med många vardagsresenärer bidrar till samhällsutveckling och bättre miljö. Trafiken är oftast samhällsfinansierad, och kräver långsiktiga investeringsbeslut. Det blir då helt orimligt att inom ett år kan hela lokaltågssystem slås sönder utifrån nuvarande prioriteringskriterier.

Att en affärsresenär skulle ha större värde vid en tvist, än en läkare som pendlar till sin arbetsplats är ett förlegat synsätt. Ska Regionerna kunna motivera fortsatt utbyggnad av lokaltågstrafiken, måste de känna trygghet i sina ekonomiska investeringar. Därför måste lokaltågstrafiken få mycket högre prioritet. Allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet. Trafikverket måste ändra hela modellen för detta arbete.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

Prioriteringskriterierna och dess anpassningar till innevarande ordning med att långväga tåg med många sällanresenärer och som åker långa sträckor, prioriteras av Trafikverket fortsatt högre framför den regionala tågtrafiken med många vardagsresenärer som åker kortare sträckor dagligen. Denna

trafik som har klassats som samhällsviktig kan inte tillgodoräkna sig de regionala och lokala nyttorna vid en eventuell tvist kring tåglägen. Av samtliga tågresor som görs i Sverige årligen står de regionala och lokala tågresorna för över 80 % men prioriteras ändå lägre än de långväga tågen med många sällanresenärer. Denna prioriteringsordning tycker vi är helt fel.

De nya konstruktionsreglerna som infördes på Södra stambanan vid T19 start, har Östgöta-trafiken upprepade gånger meddelat sina kritiska synpunkter om till Trafikverket. Vi anser att de nya konstruktionsregler som Trafikverket använder för södra stambanan tar mycket kapacitet och motverkar del mål som vårt bolag satt upp, till exempel att ta marknadsandelar från biltrafiken och minska dess påverkan på klimatet. Östgötatrafiken anser att Trafik-verket bör lösa de problem med infrastruktur och trängsel som finns på södra stambanan, där de geografiskt uppstår och inte lösa dem genom att försämra för östgötarna och skapa sämre förutsättningar för kollektivtrafiken i Östergötland. Enligt Trafikverket tillkom de nya konstruktionsreglerna för att "förbättra robustheten och punktligheten" på Södra stam-banan, något som vi varken har, eller nu upplever som ett problem i vår trafik. Konstruktionsreglerna motverkar våra möjligheter att ha en taktfast kvartstrafik, vilket är en viktig konkurrens fördel mot biltrafiken.

Att Trafikverket kan godkänna att man får sig tilldelade sökta tåglägen, som man sedan inte utnyttjar, är ett slöseri med samhällets resurser som omgående borde upphöra. Kunder kan få vänta i onödan för att våra tåg ska vänta in ett annat tåg, som inte körs eller kommer att köras överhuvudtaget under tågplanen. Ett praktiskt förslag på att minimera detta är att det tågbolag som inte utnyttjar de tåglägen man fått sig tilldelade, prioriteras sist vid kommande tvister om tåglägen.

Hela ansökningsprocessen inför tågåret får inte förskjutas mer framåt i tid. De förseningar som förevarit under de senaste åren, på grund av tvistlösningar och annat konstruktionsarbete har gjort att den sena fastställelsen har skapat följdproblem för våra möjligheter att skapa en bra och attraktiv anslutningstrafik. Vi förordar därför en tidigareläggning av hela ansökningsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Alla konstruktionsregler som tas fram har syftet att skapa robusthet och möjligheter för många intressenter och att skapa bästa möjliga kapacitetnyttjande av infrastrukturen för alla parter, där helheten har hög prioritet.

Vid Trafikverkets tilldelning av kapacitet har planeringsorganisationen ingen möjlighet eller rättighet att ifrågasätta en sökandes ansökan om kapacitet utan bara förhålla sig till den tillsammans med alla andra. Anledningarna till att tåglägen inte nyttjas efter tilldelning varierar kraftigt och Trafikverket har ingen möjlighet att styra vilken kapacitet som järnvägsföretag och trafikorganisatörer ansöker om. Upprepade mönster av ansökningar som inte nyttjas kan dock påverka framtida ansökningar. Sen är tågplan 2020 unik på det sättet av inställda tåg p.g.a. pandemins påverkan på alla aktörer.

Tilldelningsprocessen kan och får inte förskjutas mer framåt i tid. Dessutom kan inte hela processen tidigareläggas heller. Varje år ökar antalet ansökningar om kapacitet men med samma infrastrukturkapacitet att fördela vilket försvårar och fördröjer planeringen. Arbeta pågående kontinuerligt med att förbättra processen. Inför tågplanarbetet med tågplan 2021 gjordes många förändringar efter arbetet med tågplan 2020 vilket ledde till förbättringar.

Avsnitt 4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Förslag att lägga till text om vart i Ansökan om Kapacitet den sökande ska deklarerat sin bedömning. Prioriteringskategorierna är oerhört viktiga när trafiken ska planeras. I IT-systemet Ansökan om Kapacitet så hade det varit bra om formuläret för ett tågläge hade utvecklats på ett sådant sätt att det underlättar arbetet med prioriteringskategorierna. Idag finns det i princip bara en ruta som tillåter fritext.

Trafikverkets kommentar:

Vald prioriteringskategori är sökandes sätt att deklarerat vilken kategori som en ansökt kapacitet ska ha. Vilka krav som ställs för vald kategori finns beskrivet i JNB Bilaga 4 B avsnitt 3 utan att sökande måste på något sätt ytterligare verifiera valet. Dock kan vald kategori komma att behöva verifieras om Särskiljning (JNB Bilaga 4 B avsnitt 6.7) blir aktuellt i konflikter.

Bilaga 4 D Kapacitetsförutsättningar

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

På flera platser i bilagan står angivet hur många tåg som maximalt kan tillåtas på olika spåravsnitt. Region Stockholm föreslår en utveckling där man istället tabellerar teknisk head-way för samtliga signalsträckor och detta är något som Region Stockholm anser att Trafikverket bör utreda. Sedan är det möjligt att komplettera med önskad bufferttid och uppehållstid till en praktisk minsta head-way som får användas i tidtabellskonstruktionen. Genom att göra bufferttiden beroende av punktligheten är det möjligt att låta en förbättrad punktlighet leda till kortare praktisk head-way (och tvärtom). Som ett exempel kan Citybanan nämnas, där våra egna mätningar och muntlig information från Trafikverket anger en teknisk head-way på 100-1205 samt en uppehålls på Stockholm Odenplan till 50-705. Med dessa värden finns ingen bufferttid om man ska tidtabellslägga tågtrafik med 3 minuters intervall. Bufferttiden behövs för att järnvägsföretag ska kunna ansöka om en robust tågplan och för att underlätta för Trafikverkets fastställande av en robust tågplan.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller uppgifter om maximalt antal tåg på ett givet spåravsnitt då det utgör en planeringsförutsättning för sökande. Uppgifterna om så kallad headway är däremot en teknisk redovisning av signalanläggningens tekniska förmåga (kapacitet) och ingår inte i Järnvägsnätsbeskrivningen. Dessa redovisas i en särskild skrivelse ("Täthet mellan tåg") i form av linjevisa beskrivningar mellan större noder (driftplatser). Trafikverket kan visserligen ta fram uppgifter om varje enskild signalsträcka, detta är dock ett mycket omfattande arbete och Trafikverket har bedömt att dimensionerande signalsträcka per linjedel är en tillräcklig nivå.

Avsnitt 1.1 Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Se bilaga 3 B Planerade större banarbeten.

PSB är bilaga 4 E.

Trafikverkets kommentar:

Hänvisningen är korrigerad enligt synpunkten.

Avsnitt 3.4 Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer omarbeta texten med anledning av inkomna synpunkter och anpassa planeringsförutsättningarna mot bakgrund av de förändringar i trafikeringen som skett på Stockholm Central.

Avsnitt 3.4.1 Norr om Stockholms central

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

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

Trafikverkets kommentar:

I Järnvägsnätsbeskrivningen 2022 anges följande: Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på ytterspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen–Skavstaby (Ostkustbanan) och Spånga–Kallhäll (Mälardalsbanan). En liknande text redovisas även i 3.4.2 (söder om Stockholm Central). För att båda texterna tydligt ska hänga ihop med de planeringsförutsättningar som gäller för Citybanan och de s k innerspåren (3.4.3, Citybanan) har Trafikverket valt denna formulering. Detta är dock inget hinder för avvikande trafikering med extratåg i samband med enstaka evenemang, tillfälliga omdirigeringar på grund av störningar o dyl.

Avsnitt 3.4.3 Citybanan

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Bra att det är tydligt att Citybanan samt innerspåren på de fyrspåriga sträckorna är reserverade för pendeltåg. Det bör dock även framgå av rubriken att avsnittet också behandlar innerspåren, det vill säga även förutsättningar utanför Citybanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket bedömer att kapitlet primärt behandlar planeringsförutsättningarna för Citybanan och att det omkringliggande systemet beskrivs i 3.4.1 och 3.4.2, det kan dock finnas skäl till att se över detta i framtiden.

Avsnitt 3.4.4 Stockholm central

YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Trafikverket bör överväga en uppdatering av punkt 3.4.4. avsnitt *Vändande tåg söderifrån* med ytterligare vändmöjligheter utöver vändningscykeln via E-gruppen, Karlberg och C-gruppen, som i första hand är avsedd för tåg med behov av furnering. Vändande regionaltåg (som saknar bistro) kan vändas via exempelvis spår U4 eller E4 vilket minskar tidsåtgången och upptar mindre kapacitet i anspråk. Kapacitetstilldelningen (uppställning) av dessa strategiska vändspår bör eventuellt begränsas i högtrafik och ingå i den övergripande spårplaneringsplanen för Stockholm C. Tabellen i avsnittet, raden *Uppehåll samt vändning på Stockholm central* bör även innefatta spår 15-16 som sedan hösten 2020 har en växelförbindelse med nedspåret vilket innebär att det inte längre föreligger någon konflikt med uppspåret mot spår 17-19.

Trafikverkets kommentar:

På grund av att plattformsspåren på Stockholms central tidvis är mycket hårt belastade måste ankommande tåg söderifrån snabbt kunna köras undan för att lämna plats åt andra tåg. Här utgör spår A4 och U4 viktiga funktioner som passage- och magasinsspår. Behovet av att köra undan tåg bedöms öka i samband med att plattformsspår kommer att stängas av i samband med upprustning.

En viss justering av texten görs dock avseende vändning på spår A4 efter inkommen synpunkt (dock ej under högtrafik). En justering kommer även att göras avseende spårnumreringen (efter vändning körs tågen från C-gruppen till spår 8, 10-14).

Avsnitt 3.6.2 Citytunneln

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

För att uppnå maximalt möjligt kapacitetsutnyttjande i tunneln får eventuell planerad uppehållstid inte överstiga en minut på station Triangeln och två minuter på station Hyllie.

Max uppehållstid på station Hyllie (Hie) anges till två min. Det bör förtydligas att det avser den kommersiella delen av uppehållet. Om myndighetskrav kvarstår på inre gränskontroll torde ansökan behöva ta hänsyn till detta.

Trafikverkets kommentar:

Gränskontrollen är inget som Trafikverket rör över och för närvarande vet vi inte om den kommer finnas under 2022 eller inte.

Avsnitt 3.6.3 Malmö Central

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

I kapitlet anges det att "växling mellan plattformsspår (spår 5-10) och depå/uppställningsbangård innebär i de flesta fall korsande rörelser. Under rusningstrafik (klockan 06-09 samt 15-18) får växling endast ske efter särskild prövning i varje enskilt fall." Vad menar Trafikverket med "särskild prövning i varje enskilt fall?"

Vi som järnvägsföretag kan inte ta ansvar för att spåranläggningen är utformad på det sätt den är samt likaledes godta en sådan kapacitetsbegränsning som i praktiken omöjliggör att trafik som startar och slutar i Malmö (Malmö C övre, spår 5-10) kan bedrivas under dessa tider. Det ska noteras att spår 1-4 enligt samma kapitel endast får användas för genomgående tåg där sammansättningen inte ändras. Snälltåget, likt andra aktörer, har tåg som ankommer och avgår Malmö C under dessa tider och har därför ett behov av att förflytta tågsätt mellan bangård och ankomst-/avgångsspår på Malmö C samt växla in- och ur vagnar under de angivna tiderna.

Likaledes behöver formuleringen som anges under "Lokrundgång" anpassas för att inte vara diskriminerande. Texten bör uppdateras till att minst 45 minuter är ett riktvärde och att en kortare vändtid kan bli aktuell och accepteras utifrån hur kapacitetstilldelningen görs.

Kapacitetsbegränsningarna för Malmö C som anges måste därför ses som diskriminerande och allt för kapacitetsinskränkande och behöver därför omarbetas.

Trafikverkets kommentar:

Ett tågläge till/från Malmö C spår 5-10, som innebär att fram-/ bortväxling av fordon önskas ske under angivna klockslag, kommer särskilt analyseras för att utröna när växling är möjligt. Detta görs i tågplaneprocessen eller för tåg sökta ad hoc. Behov av växling ska anges i ansökan av tågläge. Ett resultat av detta kan vara att fordon behöver växlas fram tidigare än önskat eller stå kvar längre vid plattform än önskat.

Trafikverkets bedömning är att det är en rimlig tid med 45 minuter mellan ankommande och avgående tåg som ska genomföra en rundgång däremellan. Kravet finns för att säkerställa en hög punktlighet och robusthet i tidtabellerna och att eventuella förseningar inte ska spridas vidare i järnvägssystemet.

Trafikverket anser skrivningarna vara transparenta, tydliga och gällande för samtliga sökande och därmed inte diskriminerande.

Bilaga 4 E Planerade större banarbeten

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

PSB Ö344158, 344156 (PSB Ö1) När detta jobb utförs så måste det vara fritt från avstängningar på Västra Stambanan mellan Stockholms Central & Hallsberg samt Sträckan Stockholms Central-Rosersberg.

Trafikverkets kommentar:

Vi tillser att dessa sträckor är fria från andra arbeten under tiden för PSB Ö1

PSB V342610, 342611 (PSB V5, V4) - Gränspunkten Stenungsund kan inte vara satt till 25. Det skulle innebära att vi inte kan angöra våra kunder. Begränsningspunkten måste därför flyttas. Förslagsvis signal Svg 21 så vi kan angöra Axzo Nobel, Statoil, Norsk Hydro.

Trafikverkets kommentar:

Då objekten kräver en fortsatt planering föreslår Trafikverket att PSB klassificeringen på objekten tas bort. Objekten kvarstår med status "övrigt banarbete" och samrådet kring objekten fortsätter i tågplaneprocessen. Objekten kräver då inte en anpassad ansökan. Dialog har hållits med de företag som trafikerar banan idag och detta förslag ingår i remissen för avvikelsemeddlande 1.

PSB V334344 (V1) - Är tidsåtgången som är satt till ca 6-7 veckor rimlig med tanke på att det är ett ställverksbyte som ska utföras?

Trafikverkets kommentar:

Tidsåtgången är anpassad efter de åtgärder som är planerade. Byte av ställverk i Borås är ett omfattande arbete som innebär att hela signalanläggningen, inklusive kablage kommer att bytas. Det ingår också el och växelarbeten i arbetet samt omfattande testning innan anläggningen tas i bruk. Genom Kapacitetsoptimering Väst kan ni få en mer detaljerad beskrivning av vad som ingår i arbetet.

PSB N341135 (PSB N1) Arbetet bör flyttas från V2237 till V2230 eller V2231 när Volvo har sommarstängt.

Trafikverkets kommentar:

Arbetet pågår under 7 dygn.

Dygn 1-2 Arbetsområde Umeå Godsbangård -Gimonäs dygnet runt.

Arbete pågår på Umeå Östra, Umeå C samt spåranslutning Vagnverkstad växel 616.

Under Dygn 1-2 kan godstrafik anlända till Umeå Godsbangård från Vännäs.

Dygn 3-7 Arbetsområde Brännland-Gimonäs dygnet runt. Ställverket släcks ned.

Dygn 7 kommer att nyttjas till ibruktagning av ställverket.

Arbetet kan inte tidigareläggas på året p.g.a den tid generering av ställverket tar i anspråk därav ligger trafikavbrottet vecka 2237.

Denna justering planeras för avvikelsemedelande 1.

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

PSB N1 En avstängning av banan Brännland-Gimonäs innebär att Umeå och Holmsund står utan godstrafik under en vecka. Detta är inte acceptabelt. Real Rail kör dagligen ca 60 ankommande och 60 avgående trailervagnar till/från Umeå. Detta motsvarar ca 80 långtradare. Alla våra transporter har målpunkten i södra delen av Sverige, dvs med ett transportavstånd från Umeå på minst 1000 km enkel väg. Att ersätta alla dessa järnvägstransporter, bl a kör vi alla Volvos lastbilshytter från Umeå till fabriken i Tuve vilket bara det är ca 75 vagnar/riktning, under en vecka ser vi som omöjligt. Här måste TrV tänka om och försöka hålla öppet till Umeå godsbangård från Vännäs i så stor utsträckning som möjligt. En avstängning oavsett längd bör också ske när trafiken trots allt går ned och det är under sommaren, bl a brukar Volvo stänga sin hyttfabrik vecka 29-32.

Trafikverkets kommentar:

Arbetet pågår under 7 dygn.

Dygn 1-2 Arbetsområde Umeå Godsbangård -Gimonäs dygnet runt.

Arbete pågår på Umeå Östra, Umeå C samt spåranslutning Vagnverkstad växel 616.

Under Dygn 1-2 kan godstrafik anlända till Umeå Godsbangård från Vännäs.

Dygn 3-7 Arbetsområde Brännland-Gimonäs dygnet runt. Ställverket släcks ned.

Dygn 7 kommer att nyttjas till ibruktagning av ställverket.

Arbetet kan inte tidigareläggas på året pga den tid generering av ställverket tar i anspråk därav ligger trafikavbrottet vecka 2237.

Denna justering planeras för avvikelsemedelande 1.

PSB Ö1 inga synpunkter.

PSB V1 inga synpunkter.

PSB V2 Förutsätter att PSB är synkroniserat med kapacitetsplan Olskroken

Trafikverkets kommentar:

Värmlandsbanan nämns inte som omledningsbana i Kapacitetsplan Olskroken. Enligt Kapacitetsplanen är omledningssträckorna Göteborg – Öxnered – Herrljunga – Borås – Göteborg, och Borås – Varberg (s.48). Under perioden v.2224 O 00:00 – v.2232 Ti 05:00 kommer Värmlandsbanan inte vara tillgänglig som omledningsbana.

PSB V3 Förutsätter att PSB är synkroniserat med kapacitetsplan Olskroken

Trafikverkets kommentar:

Värmlandsbanan nämns inte som omledningsbana i Kapacitetsplan Olskroken. Enligt Kapacitetsplanen är omledningssträckorna Göteborg – Öxnered – Herrljunga – Borås – Göteborg, och Borås – Varberg (s.48). Under perioden v.2236 To 00:00 – v.2140 L 24:00 kommer Värmlandsbanan inte vara tillgänglig som omledningsbana.

PSB V4 inga synpunkter.

PSB V5 inga synpunkter.

PSB V6 inga synpunkter.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

PSB V1 (objekt 334344): Ska sammanfalla med Kapacitetsplan Olskrokens avbrott mot Kust-till-kustbanan.

Trafikverkets kommentar:

Vid trafikavbrottet mot Kust – Kustbanan stängs också möjligheten för godstrafik till Göteborg från Västkustbanan. Sträckan Varberg – Borås – Herrljunga fungerar då som kritisk omledningsbana för denna trafik och PSB V1 kan därför inte sammanfalla med trafikavbrottet mot Kust – Kustbanan.

PSB V1 (objekt 334344): Får ej sammanfalla med avbrott på Västra stambanan (Kapacitetsplan Olskroken, avbrott mot Västra stambana). Nu sammanfaller avbrott helgen vecka 21 samt helgen vecka 22.

Trafikverkets kommentar:

Planeringen av PSB V1 är gjord för att möjliggöra kritisk omledning från Västra Stambanan under perioden v. 2230 – v. 2232 och för Västkustbanan från v. 2233 och framåt. För att möjliggöra dessa omledningar och samtidigt klara produktion och kritiska inläsningsfönster går det inte att undvika att Borås är stängt samtidigt som Västra Stambanan helgen vecka 21 och 22. Kapacitetsplan Olskroken tar hänsyn till dessa förutsättningar, se kapacitetsplan Olskroken avsnitt 6.9.1 Tidtabellsvariant 1 och avsnitt 6.9.2 Tidtabellsvariant 2.

PSB V2 (objekt 340355 och objekt 340438): Önskar att objekt 340438 justeras från start M v24 till start O v24 (dvs starttid samma som objekt 340355).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket föreslår att objekt 340438 (Kristinehamns driftplats) flyttas till T23 för att ge minskad trafikpåverkan. Ett dygns arbete i Kristinehamn kommer att behövas i T22 och detta arbete kommer att sammanfalla med arbeten på sträckan Karlstad – Kristinehamn. Detta förslag ingår i remissen för JNB avvikelsemeddelande 1.

PSB V2 (objekt 340355 och objekt 340438): Varför 40 sth i hastighetsnedsättning? Borde kunna vara 70 sth som i PSB V3 (objekt 340445).

Trafikverkets kommentar:

Hastighetsnedsättningen går att höja till 70 km/h så länge temperaturen i räl inte blir för hög. Vid extremtemperatur under sommaren måste hastigheten sättas ner till 40 km/h oavsett. Aktuellt objekt uppdateras med dessa förutsättningar.

PSB V2 (objekt 340355): Ska vara möjligt att angöra Karlstad från Kil.

Trafikverkets kommentar:

Det går att trafikera Karlstad från Kil under perioden.

PSB V3 (340445): Ska vara möjligt att angöra Karlstad från Kristinehamn.

Trafikverkets kommentar:

Det går att trafikera Kristinehamn från Karlstad under perioden.

PSB N1 (objekt 341135): Bör läggas under sommarperioden, dvs någon av veckorna 27-31. Spänningslöst 2 veckor efter avbrottet, accepteras ej.

Trafikverkets kommentar:

Arbetet pågår under 7 dygn.

Dygn 1-2 Arbetsområde Umeå Godsbangård -Gimonäs dygnet runt.

Arbete pågår på Umeå Östra, Umeå C samt spåranslutning Vagnverkstad växel 616.

Under Dygn 1-2 kan godstrafik anlända till Umeå Godsbangård från Vännäs.

Dygn 3-7 Arbetsområde Brännland-Gimonäs dygnet runt. Ställverket släcks ned.

Dygn 7 kommer att nyttjas till ibruktagning av ställverket.

Arbetet kan inte tidigareläggas på året pga den tid generering av ställverket tar i anspråk därav ligger trafikavbrottet vecka 2237.

Denna justering planeras att göras i avvikelsemeddelande 1.

Det kommer inte att vara spänningslöst 2 veckor efter avbrottet Trafikverket har haft problem som har uppstått i det här fallet vid uppdateringar av Trainplan och visas i rapporten men inte om man tittar enbart i objektet Trainplan. Ärendet ligger hos Trafikverket förvaltning. Det kommer köras en rättning av Trainplan i januari.

Det finns inget inplanerat gällande Hagalund i BAP.

När kommer bangårdombyggnaden på mellanbangården igång?

Arbeten som också är strax utanför en stor bangård t ex. Hagalund kan få stora konsekvenser om de inte tas med i JNB. Tunnlarna i Solna kommer att stängas av under åren 2021-2023 vilket kan skapa mycket stora störningar. Störningarna i dessa arbeten kanske blir så stora att Älvsjö godsbangård måste användas och därmed också bättre bli anpassad.

Synpunkt från SJ tidigare år:

Det är angeläget att Trafikverket även redovisar större planerade banarbeten som berör viktiga bangårdsområden och inte endast arbeten på linjen.

SJ har upplevt tidigare år att en del arbeten som berört t.ex. bangården Hagalund "glömts bort" i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Trolig trafikpåverkan Hagalund är år 2023-2026, då det finns medel för produktion.

Inget arbete planerat i T22 då det inte ska krocka med Olskroken i Väst.

Angående T23 får Solna-tunnelarna inte krocka med arbeten i Hagalund.

När det gäller synpunkt Älvsjö Godsbangård som uppställningsplats har vi svårt att besvara.

Vi får förutsättningar att tilldela kapacitet, och vet inget om anpassad bangård.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL

Det som beskrivs här är generellt för de tidtabeller som behöver tidspåslag på grund av banarbeten. Tidigare erfarenhet har visat att långväga godståg, som passerar sträckor med schablonpåslag, i allmänhet kommer fram tidigare än ordinarie tidtabell.

Tidtabeller bör därför ej ges ett schablonpåslag utan bör istället utgå från ursprunglig STH (Största Tillåtna Hastighet). Projekten inom TTT för tåg i rätt tid mot rangerbangård samt TTT Kanalprecision Gods innehåller data som delar den bilden.

Det förslag vi ser som en alternativ modell är att det skapas en trappstegsmodell för tidspåslag.

Förslag alternativ modell: Till exempel nedsättning till 70 km/h.

Normal	Påslag
Sth 70	t.ex. 0 sekunder
Sth 80	t.ex. 45 sekunder
Sth 100	t.ex. 60 sekunder
Sth 130	t.ex. 90 sekunder

Sth 160 t.ex. 120 sekunder

Anm: Tidspåslaget kan naturligtvis variera beroende på trafiksituation och framkomlighet

Trafikverkets kommentar:

Bra förslag till modell. Är inte direkt kopplat till Kapacitetsplanerna för 2022. Trafikverket lyfter in förslaget till det gemensamma arbetet i branschen Tillsammans för Tåg i Tid – TTT.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Olika format i olika regioner. SJ önskar en mer enhetlig struktur.

SJ önskar att alla avbrott som finns i kapacitetsplaner har ett tillhörande PSB.

Eftersom vissa kapacitetsplaner saknar start och sluttider för avbrott anser SJ att dessa inte är kompletta, eftersom det inte går att anpassa ansökan till tågplan efter informationen i kapacitetsplanerna. Medför även att det inte är möjligt att ange fullständiga synpunkter på samrådet eftersom samtliga förutsättningar inte finns tillgängliga (start och sluttider).

Trafikverkets kommentar:

Står det endast datum och inga tider angivna gäller midnatt. Trafikverket kommer att förtydliga detta till JNB 2023 samt i förekommande fall skriva ut de exakta tiderna.

YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Enligt SERA och bilaga VII till 2012/34/ EU, punkt 8 handlar det om mer än 7 dagars avstängning där mer än 30 % av kapaciteten försvinner på en sträcka. Då ska det ske ett samråd av de av infrastrukturförvaltaren offentliggjorda kapacitetsbegränsningarna, vilket vi förmodar är vad Trafikverket avser hantera här.

Den beskrivning med indelning i tågtyper som görs är inte förenligt med Järnvägslagen 6 kap § 1 om en icke-diskriminerande kapacitetstilldelning, då Trafikverket förfördelar annan typ av trafik.

Det är möjligt att vid större banarbeten som nämns i punkt 17 i bilaga VII till EG 2021/34/ EU göra den typen av begränsningar som Trafikverket föreslår, om man tar hänsyn till hur det påverkar respektive järnvägsföretag. En sådan analys saknas helt i arbetet med kapacitetsplanerna och är inte heller relevant för denna del av kapacitetsplanen.

Trafikverkets kommentar:

Samrådet av de kapacitetsbegränsningar som Trafikverket har kunskap kring, enligt punkt 8, görs i december två år innan tågplanen börjar gälla. För Tågplan 2022 presenteras dessa i december 2019 på Trafikverkets hemsida.

Trafikverket kan inte se på vilket sätt indelning av tågtyper är diskriminerande. Detta görs med stöd av, och som en konsekvens av, kraven i SERA direktivet. Trafikverkets indelning av tågtyper presenteras i JNB och inkluderar alla valbara prioriteringskategorier som är obligatoriskt att ange vid ansökan av kapacitet.

I analysen av kapacitetsinskränkningen, eventuella omledningar samt hur den eventuella kvarvarande kapaciteten ska fördelas mellan tågtyperna ingår att beakta förutsättningarna för sökande. Till exempel möjligheterna att ersätta med annan typ av trafik, i många fall busstrafik för persontrafik och lastbilstrafik för godstrafik. Analysen och förslagen till konstruktionslösningar samt diskussion kring dessa genomförs (och har genomförts för aktuella Kapacitetsplaner) på samrådsmöten som sker strax innan sommaren, cirka 1,5 år innan tågplanen börjar gälla. På dessa möten har samtliga sökanden getts möjlighet att diskutera hur förslagen påverkar respektive sökande. Därutöver sker samråd av kapacitetsplanerna i och med samråd av JNB.

Avsnitt 2 Kapacitetsplan Hallsberg-Degerön

Avsnitt 2.1 Bakgrund

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Mötesmöjligheten i Godegård ska kvarstå så länge som möjligt.

Motstridig information då enligt Bilaga 2A, flik 5, rad 7 mötesmöjlighet i Go försvinner 211230.

Trafikverkets kommentar:

Fel uppgift, mötesmöjligheten kvarstår tills vidare

Avsnitt 2.5.2.2 Trafikeringen Mjölby – Norrköping – Katrineholm – Hallsberg

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Mellan Hallsberg och Katrineholm går SJ ABs snabbtåg Stockholm-

Göteborg och Mälardalstrafiks regionalståg Stockholm- Hallsberg. Flera godstågsupplägg trafikerar denna sträcka, bland annat Norrköpings godsbangård- Hallsberg, Rosersberg/Ålvsjö-Hallsberg och posttåg Göteborg-Stockholm.

Sträckan Hallsberg-Katrineholm trafikeras även av SJs tåg till/från Karlstad/Oslo samt av andra persontågsoperatörer (Flix, Tågab, Blå tåget).

Trafikverkets kommentar:

Vi noterar informationen!

Avsnitt 2.6.1 Tidtabellsvariant för omledning via Katrineholm

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Omledning av godståg Hallsberg – Mjölby vecka 28-32 innebär att, precis som tidigare år utan en Kapacitetsplan, det blir trängre på spåren primärt sträckan Norrköping – Mjölby. Att det nu tagits fram en kapacitetsplan för detta, som lär återkomma flera år till framåt på sommaren, ser Arriva som positivt. Men, den trafik som vi tillåts köra med Östgötapendeln, två kanaler per timme måndag – fredag kl. 15-19, de kanalerna får inte vara föremål för tidsjustering utan ska ligga fast hela tågplanen och inte bara vecka 28-32. De godståg som tillåts köra, fyra kanaler per timme, får då planeras till just dessa kanaler. Eftersom det endast är på eftermiddagen som vår trafik behöver inskränkas förutsätter vi att Östgötapendeln övrig tid ej ska behöva anpassa sig för annan trafik under dessa veckor. Kollektivtrafiksystemet i Östergötland, där Östgötapendeln utgör stommen, kräver att vår strävan om taktfast halvtimmes- och kvartstrafik kan uppfyllas.

YTTRANDE FRÅN ÖSTGÖTATRAFIKEN

Trafikverkets omledning av godståg Hallsberg - Mjölby vecka 28-32 innebär att, precis som tidigare år utan en kapacitetsplan, att det blir trängre på spåren och primärt på sträckan Norrköping - Mjölby. Att det nu tagits fram en kapacitetsplan för detta, som lär återkomma flera år, ser Östgötatrafiken som positivt. Men den trafik som vi tillåts köra med Östgöta-pendeln, två kanaler per timme under måndag - fredag kl. 15-19, får inte vara föremål för tidsjustering utan ska ligga fast hela tågplanen och inte bara vecka 28 - 32. De godståg som tillåts köra fyra kanaler per timme, får då planeras med hänsyn till Östgötapendelns tids-kanaler. Eftersom det endast är på eftermiddagarna som vår trafik behöver inskränkas för-utsätter vi att Östgötapendeln övrig tid ej ska behöva anpassa sig för annan trafik under dessa veckor. Kollektivtrafiksystemet i Östergötland, där Östgötapendeln utgör stommen, kräver att vår strävan om taktfast halvtimmes- och kvartstrafik kan uppfyllas.

Trafikverkets kommentar:

Önskemålet noteras, men tilldelning av kapacitet under tågplanen avgörs i kommande tågplaneprocess.

Avsnitt 2.6.2 Tidtabellsvariant för omledning via Falköping- Nässjö

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

Real Rail önskar att långväga godståg även ska ges företräde Falköping-Nässjö mellan kl 09:00-15.00. Vi har under de senaste tågplanerna fått allt längre gångtid för de godståg som leds via Falköping-Nässjö under avstängningen av godsstråket.

Trafikverkets kommentar:

Mellan kl. 09.00 – 15.00 sker tilldelningen av kapacitet utan att något tågslag har högre prioritet än något annat, dvs vanliga regler för kapacitetstilldelning gäller.

Avsnitt 3 Kapacitetsplan Malmö-Lund

Avsnitt 3.6.2.2 Konstruktionslösning

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Till T22 startar ny pågatågstrafik på Söderåsbanan, Åstorp – Teckomatorp. Denna trafik kommer att kopplas samman med stomtågen på Lommabanan och trafiken kommer således att köra Åstorp-Teckomatorp-Kävlinge-Lomma-Malmö-Hyllie-Rosengård-Malmö. Av denna anledning bör öppettiden för persontrafik på Godsstråket genom Skåne, både på delsträckan Kävlinge – Åstorp och delsträckan Arlov – Kävlinge, vara synkade så tågen kan köras hela sträckan. Förslagsvis används öppettiden för delsträckan Kävlinge - Åstorp som också överensstämmer med Skånebanans öppettider.

Trafikverkets kommentar:

Tiderna på Lommabanan har diskuterats på det samrådsmöte som hölls strax innan sommaren. Då framhölls att Skånetrafiken önskade justera tiderna en halvtimme jämfört med hur det är i Tågplan 2021. Denna justering är gjord då inga andra synpunkter inkom.

Avsnitt 4 Kapacitetsplan Stockholm-Ulriksdal

Avsnitt 4.1 Bakgrund

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Utdrag ur samrådsutgåvan:

Under tågplan T22 kommer spår U1 och U2 på sträckan Tomtebodavägen – Solna att stängas av mellan 2 juli kl 02:00 och 9 augusti 2022 kl 04:30.

Arbetet måste avslutas måndag 8 augusti kl 04.30 (9 augusti är en tisdag).

Trafikverkets kommentar:

Angivet datum är felaktigt och kommer att ändras enligt synpunkt. Kapacitetsplanen gäller således perioden 2 juli kl 02:00 och 8 augusti 2022 kl 04:30.

Avsnitt 4.4.3 Gångtidspåslag med anledning av tillgänglig infrastruktur

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Enligt berörda parter tar det ca 15 min extra att köra via Tomtebodavägen. Varför då ha 10 min i kapacitetsplan?

Trafikverkets kommentar:

Det har funnits olika uppfattning om gångtiden via Tomtebodavägen. Genom beräkning och erfarenhet från tidigare trafikering via Tomtebodavägen så har Trafikverket konstaterat att gångtiden förlängs med 10 minuter.

Avsnitt 5 Kapacitetsplan Varberg-Helsingborg

Avsnitt 5.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ önskar att avbrott Varberg och Helsingborg-Ängelholm startar To 22:00 och avslutas M 12:00 (påsk) för att främja resandet. Det kommer inte vara möjligt att upprätthålla rimlig bussersättning för kunder under denna period, så SJ efterfrågar tider som är gynnsamma då resenärerna förväntas göra resor i samband med ledighet under påsken.

Trafikverkets kommentar:

Avstängningarna i Varberg samt Ängelholm-Maria under påskhelgen är synkroniserade med samma start- och sluttider, klockan 14:00 på både torsdagen och måndagen i syfte att möjliggöra viss trafik både innan och efter påskhelgen. Båda projekten behöver 96 timmar avstängt, med ert förslag minskar tiden med 10 timmar och är därmed inte möjligt.

Avsnitt 5.6.2.1 Förutsättningar

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Där är planerat att vara en femveckorsperiod vecka 31-36 då mötesspåret i Kattarp åter är öppnat och mötesspåret i Ödåkra stängs av (en längre tid) och samtidigt är den östra plattformen i Kattarp spår 1 avstängd, vilket innebär att två pågatåg med resandeutbyte kan ha tågmöte men bara ett tåg kan ha sitt resandeutbyte. Med tanke på att de två pågatåg som kör, ett i var riktning och timme, normalt möts i Ödåkra och från vecka 31 kommer det att behöva flyttas och det är troligt att det lämpliga är att det norrgående tåget tidigareläggs ca tio minuter som innebär tågmöte två pågatåg som då hamnar i Kattarp. Ur denna aspekt vore det högst önskvärt att det finns möjlighet till resandeutbyte vid bägge spåren i Kattarp redan från vecka 31. Om inte ordinarie plattform kan användas vid den östra plattformen vid spår 1 bör det undersökas om möjligheten att etablera en provisorisk plattform, det är trots allt fem veckor det handlar om.

Trafikverkets kommentar:

Den nya plattformen ska vara där dagens spår finns. Under trafikavbrottet innan v.31 ska detta rivas för att sedan påbörja byggnationen av nytt spår, plattform, signaler, gångtunnel, anslutningar m.m. Det går inte att under denna tid även hinna med och bygga den östra plattformen med anslutningar färdig. Detta kräver ytterligare cirka 5 veckors arbete. Av samma anledning är det inte möjligt att bygga en provisorisk plattform, den skulle byggas där dagens spår är och inte hinna byggas klar till trafikavbrottets slut.

Avsnitt 5.6.3.2 Konstruktionslösning

YTTRANDE FRÅN ARRIVA

Snabbtågen föreslås omledas via Godsstråket genom Skåne som görs T21. Till T22 har delsträckan Åstorp – Teckomatorp rustats upp för pågatågstrafik med nya stationer vid Svalöv, Kågeröd och Billesholm och nya mötesstationer vid Svalöv och Kågeröd utöver den befintliga vid Billesholm. Konsekvensen för Pågatågen, enligt Kapacitetsplanen, är att det inte ryms någon pågatågstrafik vid de planerade trafikavbrotten Ängelholm – Helsingborg. Pågatågstrafiken inskränks ju även vid trafikavbrottet Malmö – Lund och för en nystartad pågatågstrafik där det investerats stora pengar i upprustad infrastruktur och nya stationer känns denna prioritering, att snabbtåg ska få köras men inte Pågatågen både märklig och felaktig. I T21 ligger det sju (7) snabbtåg på Väst kustbanan på vardagar, färre på helgerna. Den planerade pågatågstrafiken planeras med ett utbud på nitton (19) dubbelturer måndag-torsdag, något till på fredag och något färre på helgerna. Trafikverket prioriterar än en gång fjärrtrafik, som är i klar minoritet, framför den samhällsfinansierade pågatågstrafiken som är en central del i ett större kollektivtrafiksystem med stort resande som fyller en otroligt viktig samhällsfunktion. Trafikverket måste se på andra lösningar, ett betydligt större pågatågssystem på Söderåsbanan kan inte slås ut av en dryg handfull snabbtåg. Antingen går det att finna en fungerande lösning via godsstråket eller via Markarydsbanan och Södra stambanan för dessa sju tåg utspridda från ca kl. 6 på morgonen till ca kl. 21 på kvällen, och för snabbtågen ska det kanske

inte förväntas att de inte får anpassas och stå tillbaka för annan trafik under de perioder som de omleds på andra banor med annan befintlig trafik.

Trafikverkets kommentar:

Alternativet med snabbtåg via Södra stambanan visade på påverkningar (sannolik begränsning av antalet tidtabellskanaler) för Pågatågstrafiken på sträckan Lund-Hässleholm samt Hässleholm-Markaryd, samt anpassningar av övriga tåg på sträckorna. När detta alternativ presenterades på samrådsmöte innan sommaren var bedömningen från Skånetrafikens sida att det var bättre att göra inskränkningarna på sträckan Kävlinge-Teckomatorp-Åstorp. Detta särskilt då tiden för att stanna på mellanliggande station finns i de regionaltåg som framförs på sträckan. Resanderelationerna kan därmed upprätthållas utan någon särskild ersättningstrafik och utan påverkningar på andra tåg på andra banor.

Avsnitt 6 Kapacitetsplan Olskroken

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Samtliga nattavstängningar för Skäran bör pågå mellan 2300-0430 istället för angivet 2330-0500. Detta för att få iväg morgontrafiken mot BJ-banan som annars erhåller stora förseningar pga tågträngsel.

Posttågen drabbas av åtskilliga avstängningar som tvingar oss att leda om tåget via Kil alternativt via Sär till Gk för att komma till enda last/lossplatsen G. Dessa tåglägen måste konstrueras med prioritet trots dess, i jämförelse med andra tåglägen, få gångdagar.

Perioden 13/8 - 10/12 när det ej är körbart över godstågsviadukten måste omledningsbanan Vb-Bs-Hr vara öppen för transporter mot Göteborg till/från södra Sverige. Det måste även vara öppet för Volvo-tågen att kunna köra Åh-N-F-Gk och omvänt perioden godstågsviadukten är stängd.

Trafikverkets kommentar:

De kortare avstängningarna mellan 23.30 - 05.00 hanteras inte i kapacitetsplanen utan kommer hanteras i den ordinarie korttidsprocessen, Trafikverket har vidarebefordrat synpunkterna till projekt Olskroken som kommer justera enligt önskemål.

Omledningsbanan Vb-Bs-Hr kommer att vara öppen under avstängningen av godstågsviadukten. Volvo-tågen kan även omledas Göteborg Kville – Herrljunga – Borås – Alvesta.

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Enkelte referanser i kapasitetsplanen for Olskroken henviser til feil avsnitt i dokumentet. Dette gjør dokumentet vanskelig å lese og bør rettes i den endelige utgaven av JNB.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har rättat hänvisningarna i dokumentet

Avsnitt 6.4.2.1 Norge/Vänerbanan

YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ önskar helgavbrott vecka 41-44 ska starta tidigast F 21:00, avslutas senast måndag morgon (innan persontrafiken börjar köras).

Trafikverkets kommentar:

Dessa helger genomförs stora betongarbeten och komplicerade lyft av brodelar. Projekt Olskroken Planskildhet bedömer att det inte är möjligt att förkorta tiden vid dessa helgavbrott.

Avsnitt 6.4.4 Västra stambanan

YTTRANDE FRÅN REAL RAIL

Avstängningen mot Kville bör ligga 220604 ca 12:00- 220607 ca 04:00.

Avstängningen mot Kville bör ligga 220526 ca kl 12:00 220527 ca kl 04:00.

Avstängningen mot Kville bör ligga under helg 220723 ca kl 12 -220725 ca kl 12.

Avstängningen mot Kville bör ligga under helg 220807 kl 12:00-24:00.

Trafikverkets kommentar:

Avstängningen är anpassad efter persontrafiken eftersom även spåren 71-72 är avstängda samtidigt. En flytt av arbetet skulle påverka en stor mängd tåg. Projekt Olskroken utreder om 220723-25 och 220807 går att justera.

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Avbrott helgen vecka 21 ska avslutas senast S 12:00 för att få fram eftermiddagstrafiken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår synpunkten men det kommer inte att gå att förkorta arbetet med 12-17 timmar. Det skulle gå att istället tidigarelägga arbetet med motsvarande tid men då påverkas all trafik under onsdag V21 istället. Trafikverket bedömer att detta är en sämre lösning.

Avsnitt 6.7.2.2 Konstruktionslösning

YTTRANDE FRÅN VY TÅG AB

Vy stötter Trafikverkets förslag till fördelning av kanaler till/fra Göteborg C som är skissat under avsnitt 6.7.2.2 för perioden v2230-v2232. Togene från Norge tilldelas kanalen med ankomst på Göteborg C på minutt xx45, togene till Norge tilldelas kanalen med avgång från Göteborg C på minutt xx15.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Vy inte har något att invända mot fördelningen av kanaler.

Bilaga 5 B Orsakskoder

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Ny kod TPT 01 = Prov/testkörning, ska det ej ligga någon kvalitetsavgift på.

När kod ONA (Naturhändelser) sätts av TKI så ska det framgå i beskrivningen vad som orsakat kodningen.

Tillägg nya orsakskoder: JAS 06 = Avvikande Sth utifrån beställning

Ändring av synsätt på kod DPR 03: Om tåg blir bortprioriterat vid driftplats med +1 och efterföljande driftplats med t.ex. +7 så kodas aldrig det med DPR 03 utan Trafikverket anser att vi är ur vår kanal vid driftplatsen innan även fast det också var en bortprioritering.

Trafikverkets kommentar:

Under hösten 2019 pågick ett projekt avseende utveckling av orsakskoder som avslutades under våren 2020. Trafikverket avser att fortsätta med ett projekt på liknande tema som det föregående projektet, med start i januari 2021.

Avsnitt 3 Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

JF bör få ställa in tåg när vi inte vet när vi kan bemanna pga sjukskrivning t.ex. Då ska en ny tdt skapas. Reglerna nu är vi inte tillåts ställa in tåg utan tvingas köra med förseningar på upp till 12 timmar.

Trafikverkets kommentar:

JNB 2022 avsnitt 5.7.2.2: Med att orsaka avvikelse menas att ett tågläge ställs in akut, jämfört med körplanen. Med akut menas att tågläget ställs in inom 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation. Avvikelsen kan avse tågläget i sin helhet eller endast del av sträcka.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser i kvalitetsavgiftsmodellen omfattar akut inställda tåg som orsakats av störningar kodade som driftledning, infrastruktur och banarbeten – förändrat/nyttillkommet. Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar järnvägsföretagets verksamhet.

Då frågeställningen är svårtolkad kommer Trafikverket att kontakta den yttrande och stämma av innebörden i yttrandet.

Bilaga 6 A Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO

Opera/Topas: Opera kan inte stängas innan Trafikverkets system TrainPlan alt TPS är anpassat enligt TAF/TSI. Planeringssystemen måste få tid anpassas så att data för banavgifter och sammansättning med operativ information till Trafikledning inte äventyras. Om Opera stängs kan Green Cargo inte längre rapportera tågs sammansättning.

Trafikverkets kommentar:

Ingen ändring i JNB

TAF är en EU-förordning som har funnits sedan 2006 och som är bindande fr.o.m. 1 Januari 2021. Trafikverket anpassar fr.o.m. 2021 till reglerna i TAF. Rapportering av tågsammansättningar till Opera hör till processdelen "Operations" medan planeringssystemen (t.ex. Trainplan) hanterar processdelen "Planning".

Tågens operativa sammansättningar ska fr.o.m. 2021 rapporteras genom att skicka meddelandet TrainCompositionMessage via Common Interface. Trafikverket driftsätter 1 januari 2021 systemet Topas som möjliggör rapportering enligt reglerna i TAF. Trafikverket erbjuder under T21 rapportera tågsammansättningar antingen till Topas eller till Opera. Information till branschen har skett kontinuerligt sedan februari 2020 (via TRV-projektet "VIRA").

Trafikverket kommer att hålla kontinuerliga avstämningar med branschen, nästa är inplanerat i början av år 2021.

Trafikverket bygger även ett gränssnitt för de som vill manuellt rapportera tågsammansättning, som kommer att driftsättas under 2021, innan Opera avvecklas.

Avsnitt 4 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Uppgift om ER1 saknas.

Trafikverkets kommentar:
Fordonstypen läggs till i tabellen.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur på sidospår

YTTRANDE FRÅN REGION STOCKHOLM

Följande uppställningsspår används i dag men saknas i bilaga 7 A:

Kallhäll, spår 3 och 4

Nynäshamn, spår 1, 2 och 3

Uppsala, spår 2 och 3

Stockholm City, 3 spår av spår 1-4

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

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Bilaga 7 A borde ha ett annat namn då den förutom sidospår även behandlar huvudspår.

I flik 6 rad 9 Godegård anges att spår 3 & 4 rivs. Då måste rimligen spår 1 & 2 vara kvar vilket då innebär att det även fortsättningsvis är mötesmöjlighet i Godegård (dvs inte "enkelspår" genom Godegård). Dessutom felaktigt datum på ändringen (1905-07-14).

I flik 6 "Kommande ändringar 2020" finns ändringar med passerade datum, t.ex. rad 10, Hallsberg, planerade trafikstart 2019-06-03. Om en ändring är genomförd så bör den rensas ut från listan över "Kommande ändringar".

SJ anser att spårangivelserna inte är korrekt definierade i Hagalund. Spåren 3-22 måste skiljas åt, så att det framgår vilka spår som hör till Hagalund och vilka som hör till Solna. (SJ har kommenterat detta tidigare år.)

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

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

På Stockholm C är spår 13-16 är redovisade som kapacitetsspår, Innebär det att dessa spår kan användas för uppställning?

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

Trafikverkets kommentar:

Namnet på bilaga 7A är en aning missvisande. Den kommer from JNB 2022 att heta Tillgänglig infrastruktur för uppställning.

Flik 6 rad 9 Godegård innehåller ett skrivfel. Det är spår 1, 3 och 4 som rivs. Datum för ändringen är korrigerat.

Bilagorna bygger på utdrag från baninformationssystemet BIS. De förändringar i anläggningen som är utförda i verkligheten men ännu inte finns i BIS redovisar vi under kommande ändringar. I de fall då inrapporteringen till BIS släpar efter kan det bli så att den står med under kommande ändringar efter att åtgärden är utförd.

Trafikverket förstår inte denna synpunkt, eftersom vi inte kan se felaktigheten gällande spårnumreringen. De spår som har samma numrering (20-22) har tillägget So på de spår som hör till tpl Solna.

Trafikverket har gjort en uppmätning av samtliga spår i Hagalund där hänsyn har tagits till de övergångar som delar vissa spår.

Fliken Tåg - & lokvärme är ett utdrag från BIS. Vi förstår synpunkten och kommer göra vårt bästa för att göra den tydligare.

Spår 13-16 på Stockholm C är tillgängliga för uppställning.

I bilagan redovisas spår som kan erbjudas för uppställning 24/7/365. Spår som inte trafikeras nattetid kan tilldelas av kapacitetsoptimeringen om tågplanen och trafikeringen möjliggör det.

Bilaga 8 A Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Avsnitt 1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud och avsnitt 1.2 Anmälan om djurpåkörning

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Hänvisning görs till TDOK som inte finns och inte heller ska finnas i bilaga 3 B, då dessa är Trafikverkets interna olycksrutiner.

- TDOK 2016:0197 Avvikelse-, tillbuds- och olyckshantering inom Trafikverket.
- TDOK 2012:149 Djurpåkörning på väg och järnväg.

Trafikverkets kommentar:

Texterna i avsnitt 1.1 och 1.2 uppdateras och hänvisningarna till TDOK 2016:0197 och 2012:149 försvinner.

Avsnitt 1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud och avsnitt 1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Enligt avsnitt 1.1 – JF ska järnvägsföretag omgående anmäla olyckor, tillbud och avvikelser men i avsnitt 1.3 finns texten ”Trafikverkets trafikledning anmäler omgående olyckor som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag enligt befintlig larmprocess. Detta gäller inte djurpåkörningar.”

1.3 stämmer inte ihop med 1.1 och det tillämpas tvärtom så att Trafikverket anmäler allt möjligt till SJ. Relevanta delar av kommunikation/anmälan bör framgå av denna bilaga inte av TDOKar.

Även önskvärt att ”befintlig larmprocess” beskrivs.

Trafikverkets kommentar:

Avsnitt 1.1 beskriver järnvägsföretagens skyldigheter att meddela Trafikverkets trafikledning och avsnitt 1.3 beskriver det omvända, att Trafikverket ska meddela berörda järnvägsföretag.

Bi-satsen ”enligt befintlig larmprocess” är en del av Trafikverkets interna styrprocess för olyckor och incidenter, så berör inte Järnvägsföretagen, och kommer tas bort från texten i avsnitt 1.3

Bilaga 8 B Rutiner vid skadereglering

Avsnitt 1.2.2

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det bör tydliggöras att det som står gäller när det är vägfordonet som varit vållande till skada. Orsaken till uppkommen skada kan bero på fel eller brister i järnvägens infrastruktur (t ex fel i signalanläggning eller brister i en plankorsning). I dessa fall ska järnvägsföretaget ha rätt att rikta krav på ersättning mot Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Krav skall i första hand riktas mot fordonets försäkringsbolag. Om Trafikverket är vållande kan det framställas gentemot Trafikverket.

Avsnitt 1.3.1

YTTRANDE FRÅN SJ AB

Det bör tydliggöras att det som står i sista stycket gäller när det är vägfordonet som varit vållande till skada. Orsaken till uppkommen skada kan bero på fel eller brister i järnvägens infrastruktur. I dessa fall ska järnvägsföretaget ha rätt att rikta krav på ersättning mot Trafikverket, och det är inte vägfordonets försäkringsgivare som reglerar skadan utan det är Trafikverket som ansvarar.

Trafikverkets kommentar:

Se svar på avsnitt 1.2.2