

REDOVISNING

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Eva Bylander, Ska
Kundnära tjänster

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2015

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2015 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Några yttranden rör avsnitt som är under översyn inom Trafikverket och där det finns behov av ett snart avvikelsemeddelande. Detta kommer att samrådats under januari 2014.

e.u.

Hans Stenbacka
Chef Affärsutveckling

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Sändlista

DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Green Cargo AB
Hector Rail AB
Jernhusen AB
Jönköpings Länstrafik
Kalmar Läns Trafik AB
Luleå Hamn
MTR Nordic AB
Mälardalstrafik AB
Real Rail AB
SJ AB
AB Storstockholms Lokaltrafik
Svenska Tågkompaniet AB
Söderenergi AB
Västtrafik AB
COO Öresundståg AB
AB Östgötatrafiken
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar,.....	1
samråd om Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2015	1
Sändlista	2
Allmänna yttranden	8
Yttrande från Green Cargo AB.....	8
Yttrande från SJ AB	8
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	9
Trafikverkets kommentar	9
Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering	10
Avsnitt 2.4.2 - Information.....	10
Yttrande från Green Cargo AB.....	10
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	10
Trafikverkets kommentar	10
Avsnitt 2.7 - Godkännandeprocess för fordon	11
Yttrande från SJ AB	11
Trafikverkets kommentar	11
Bilaga 2.1 - Uppgifter före tågs avgång	11
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	11
Trafikverkets kommentar	11
Kapitel 3, Infrastruktur	12

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Avsnitt 3.3.2 - Egenskaper	12
Yttrande från Söderenergi AB	12
Trafikverkets kommentar	12
Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner	13
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	13
Yttrande från Green Cargo AB.....	13
Trafikverkets kommentar	13
Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur	13
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	13
Yttrande från Green Cargo AB.....	13
Trafikverkets kommentar	14
Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet	14
Yttrande från SJ AB	14
Trafikverkets kommentar	14
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	15
Trafikverkets kommentar	15
Yttrande från Green Cargo AB.....	15
Trafikverkets kommentar	16
Avsnitt 3.8.2 – Spår för uppställning	16
Yttrande från Green Cargo AB.....	16
Yttrande från Västtrafik AB	16
Trafikverkets kommentar	16
Avsnitt 3.9 – Planerad utveckling av infrastrukturen	17
Yttrande från Green Cargo AB.....	17
Trafikverkets kommentar	18
Bilaga 3.1 - Tillgänglig infrastruktur och tjänster på sidospår	18
Yttrande från Green Cargo AB.....	18
Yttrande från SJ AB	18
Trafikverkets kommentar	19
Bilaga 3.5 - Sth o Mh per sträcka	19
Yttrande från MTR Nordic AB.....	19
Trafikverkets kommentar	20
Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet	21
Yttrande från Jernhusen AB.....	21
Trafikverkets kommentar	22
Avsnitt 4.2.2 – Ad hoc - ansökan	22
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	22
Yttrande från Green Cargo AB.....	23
Trafikverkets kommentar	24
Avsnitt 4.3 – Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocessen	25
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	25
Yttrande från Green Cargo AB.....	25
Yttrande från Jönköpings Länstrafik.....	25
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	26
Yttrande från SJ AB	26
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	26
Yttrande från AB Östgötatrafiken	26

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Trafikverkets kommentar	27
Avsnitt 4.3 - Kapacitetsförutsättningar	27
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	27
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	27
Trafikverkets kommentar	27
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	27
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från SJ AB	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	28
Trafikverkets kommentar	28
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	29
Trafikverkets kommentar	29
Avsnitt 4.4 – Tilldelningsprocessen.....	29
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	29
Trafikverkets kommentar	29
Yttrande från SJ AB	29
Trafikverkets kommentar	29
Avsnitt 4.4.1 - Samordningsprocessen.....	30
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	30
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	30
Trafikverkets kommentar	30
Avsnitt 4.4.3 – Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	30
Yttrande från SJ AB	30
Trafikverkets kommentar	30
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	30
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	31
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	32
Yttrande från Västtrafik AB	32
Trafikverkets kommentar	32
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	33
Yttrande från Västtrafik AB	33
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	33
Trafikverkets kommentar	34
Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tåglägen.....	34
Yttrande från SJ AB	34
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 4.6.2 – Återtagande av tilldelad tjänst.....	35
Yttrande från SJ AB	35
Trafikverkets kommentar	35
Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler.....	35
Yttrande från SJ AB	35
Trafikverkets kommentar	35
Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier.....	36
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	36
Yttrande från Real Rail AB	36

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	36
Trafikverkets kommentar	36
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	36
Trafikverkets kommentar	36
Bilaga 4.3 - Trafikkalender	37
Yttrande från Green Cargo AB.....	37
Yttrande från SJ AB	38
Yttrande från COO Öresundståg AB	38
Trafikverkets kommentar	39
Bilaga 4.5 - Kapacitetsförutsättningar	39
Yttrande från Real Rail AB	39
Trafikverkets kommentar	39
Yttrande från SJ AB	39
Trafikverkets kommentar	39
Yttrande från SJ AB	39
Trafikverkets kommentar	40
Yttrande från SJ AB	40
Trafikverkets kommentar	40
Kapitel 5, Tjänster.....	41
Avsnitt 5.3.1 - Användning av kontaktledning	41
Yttrande från SJ AB	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 5.3.4 - Godsterminaler.....	41
Yttrande från Green Cargo AB.....	41
Trafikverkets kommentar	41
Avsnitt 5.3.7 - Uppställning.....	42
Yttrande från SJ AB	42
Trafikverkets kommentar	42
Avsnitt 5.4.3 - Service för tåg	42
Yttrande från SJ AB	42
Trafikverkets kommentar	43
Avsnitt 5.4.4 - Tågbildningstjänster	43
Yttrande från SJ AB	43
Trafikverkets kommentar	43
Avsnitt 5.4.5 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	44
Yttrande från Real Rail AB	44
Trafikverkets kommentar	44
Bilaga 5.1 – Trafikinformation	44
Yttrande från SJ AB	44
Trafikverkets kommentar	44
Bilaga 5.2 - SLA Trafikinformation.....	44
Yttrande från SJ AB	44
Trafikverkets kommentar	45
Yttrande från Västtrafik AB.....	45
Trafikverkets kommentar	45
Kapitel 6, Avgifter	46
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	46

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Yttrande från Green Cargo AB.....	46
Yttrande från MTR Nordic AB.....	46
Yttrande från SJ AB	47
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	47
Trafikverkets kommentar	47
Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB	49
Trafikverkets kommentar	49
Yttrande från Real Rail AB	49
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från Mälardalstrafik AB.....	50
Trafikverkets kommentar	50
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik	51
Trafikverkets kommentar	51
Yttrande från Västtrafik AB	51
Trafikverkets kommentar	51
Avsnitt 6.2 – Tariffer	52
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	52
Trafikverkets kommentar	53
Yttrande från Green Cargo AB.....	53
Trafikverkets kommentar	55
Yttrande från Hector Rail AB	55
Trafikverkets kommentar	56
Yttrande från MTR Nordic AB.....	56
Trafikverkets kommentar	56
Avsnitt 6.3.2 - Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3	57
Yttrande från Green Cargo AB.....	57
Trafikverkets kommentar	57
Avsnitt 6.3.4 - Tilläggstjänster enligt 5.4.....	57
Yttrande från Green Cargo AB.....	57
Trafikverkets kommentar	57
Avsnitt 6.4.1 - Kvalitetsavgifter	58
Yttrande från Hector Rail AB	58
Yttrande från COO Öresundståg AB	58
Trafikverkets kommentar	59
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	59
Trafikverkets kommentar	59
Avsnitt 6.4.2 - Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal	59
Yttrande från Hector Rail AB	59
Trafikverkets kommentar	60
Avsnitt 6.4.5 - Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	60
Yttrande från SJ AB	60
Trafikverkets kommentar	60
Avsnitt 6.4.6 - Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	60
Yttrande från SJ AB	60
Trafikverkets kommentar	60
Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	61

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från SJ AB	61
Trafikverkets kommentar	61
Avsnitt 7.4.3 - Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten.....	62
Yttrande från Hector Rail AB	62
Yttrande från SJ AB	62
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	62
Trafikverkets kommentar	63
Övrigt.....	63
Yttrande från Green Cargo AB.....	63
Trafikverkets kommentar	65
Planerade större banarbeten, PSB	66

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Allmänna yttranden

Yttrande från Green Cargo AB

Tjänster och banavgifter

Green Cargo är fortsatt bekymrade över de kontinuerliga banavgiftshöjningarna som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan så även till 2015. Vi anser att Trafikverket lyhördhet för marknadens kritik kunde vara bättre Trafikverkets oförmåga att fakturera korrekt för dagens tjänster har inneburit en kraftigt ökad administration. Det är vi som järnvägsföretag som måste granska fakturorna för att sedan bestrida det som är felaktigt.

Yttrande från SJ AB

Synpunkter utvalda delar av JNB 2015

SJ anser att det sätt på vilket Trafikverket beskriver infrastrukturen Stockholm-Älvsjö som två separata system är otillåtet och enbart ett försök att på förhand försöka förbehålla viss trafik viss kapacitet.

De operativa reglerna är inte utformade i överensstämmelse med de prioriteringsregler som används vid kapacitetstilldelning och som syftar till att skapa största möjliga samhällsekonomisk nytta. Samhällsekonomisk nytta uppstår dock inte vid kapacitetstilldelning utan vid genomförande och att då inte ha operativa regler som stöder intentionen vid kapacitetstilldelningen anser SJ förfelar hela syftet med största samhällsekonomiska nytta. Det finns dessutom belägg för att rättidighetsprincipen inte heller ger optimalt resultat. Under 2013 pågår ett pilottest med nya operativa beslutskriterier och att då skriva fast sig i en specifik princip förefaller olämpligt. SJ anser därför att hela skrivningen om att rättidigt tåg ska ha företräde bör utgå och istället ersättas med en mer generell text om att trafikledning ska ske med syfte att totalt sett optimera trafikavvecklingen.

Prioriteringsreglerna har vid tillämpning i kapacitetstilldelningen av T14 visat sig ge en del orimliga resultat, dels skapas incitament för tajta och potentiellt orobusta produktionsupplägg, dels premieras långsammare tåg vid konflikt mellan tåg i samma prioriteringskategori. SJ anser att tillämpningen av modellen och vissa parametervärden behöver ses över.

SJ anser att Trafikverkets införda krav på elmätare för järnvägsfordon står i strid med gällande specifikation för driftskompatibilitet (TSD Energi) och är därmed ett otillåtet nationellt särkrav som saknar giltighet. SJ utgår från att kravet kommer att strykas.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets förslag till fortsatt ökning av banavgifterna är bekymmersamt. Om järnvägssystemet inte levererar på en acceptabel nivå ser vi en uppenbar risk att en höjning av banavgifterna drabbar järnvägstransporter och resenärer. Järnvägens konkurrensfönnåga försämras gentemot andra - mer miljöbelastande - trafikslag.

Slutligen vill SJ utan att gå in i detalj uppmana Trafikverket att verkligen säkerställa att samtliga större planerade banarbeten i Järnvägsnätsbeskrivningen 2015 är planerade så att de minimerar påverkan för resenärerna.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Allmänna synpunkter

Tågkompaniet har hittills under året haft en vikande lönsamhet och resandeutveckling. Vi ser nya trender i resandet. Som exempel kan nämnas att personalen på flera stora företag, t.ex. Volvo och ABB, övergivit tåget och stället chartrar egna busstransporter eftersom otillgänglighet och ökade priser får bågaren att rinna över. Att i detta läge belasta järnvägssektorn med ytterligare höjningar av spåravgifter och en samtidigt påtvingad utökad administration p.g.a. Trafikverkets överflyttning av arbetsuppgifter till JF.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående yttranden är av sammanfattande och inledande karaktär och besvaras under respektive avsnitt.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 2.4.2 - Information

Yttrande från Green Cargo AB

Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under Trafikutövning

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

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

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

Green Cargo noterar liknande problem med framtagande av avgifter.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Av texten i punkten "Information från JF till TRV under trafikutövning" framgår inte att det är förseningar som JF orsakar eller förseningar av annan karaktär som Trafikledningen inte kan ha kontroll över som avses. Texten bör omformuleras.

Förseningar orsakade av kända avvikelser i infrastrukturen, exempelvis nedsättningar, måste TRV själva ha bättre kontroll över och därmed kunna rapportera utan JFs anmälan. Det kan inte vara ändamålsenligt att varje tåg rapporterar en försening som uppstått p.g.a. av en nedsättning, detta skulle såvitt vi kan förstå att innebära en helt ohållbar arbetsbelastning för TKL vilken skulle gå ut över kvalitén i TKLs arbete.

Trafikverkets kommentar

I JNB avsnitt 2.4.2 förtydligas att rapporteringen av avvikelser på tre minuter eller mer endast omfattar de avvikelser som järnvägsföretaget själva förorsakar.

I de allmänna avtalsvillkoren avsnitt 7.5.2 och 7.5.3 framgår att parterna ska ömsesidigt informera varandra vid störningar och lämna prognos när störningen kan vara avhjälpd. Därutöver sker en avvikelserapportering av merförseningar enligt avsnitt 6.4 som respektive part förorsakat. Trafikverket registrerar orsaken i systemstödet BASUN och behöver därför underlag från järnvägsföretag och trafikorganisations med rätt orsakskod då störningen är relaterad till dem. Det är

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

bakgrunden till texten i 2.4.2. Även denna registrering är att betrakta som ömsesidigt åtagande.

Eftersom Järnvägsnätsbeskrivningen är en del av Trafikeringsavtalet är dessa texter att betrakta som avtalstext.

Avsnitt 2.7 - Godkännandeprocess för fordon

Yttrande från SJ AB

2.7.5 Krav på ETCS-utrustning

I avsnittet anger Trafikverket att det ställs krav på ETC S-utrustning för att trafikera banor utrustade med det nya signalsystemet ERTMS. ERTMS är dock ännu inte entydigt definierat och det finns fortfarande lokala varianter och tolkningar. Införande av ETCS på järnvägsfordon har lång ledtid och stora ekonomiska konsekvenser. Förberedelse av fordon för ETCS/ERTMS pågår och Trafikverket bör därför hänvisa till var järnvägsföretagen kan få tillgång till tekniska specifikationer av tolkningar Trafikverket gjort i sina implementationer.

Trafikverket behöver utöver detta skapa en förvaltningsrutin för ERTMS så att kommande uppdateringar kan planeras av järnvägsföretagen. Referens till förvaltningsrutinen bör anges i JNB.

Trafikverkets kommentar

Den standard som Trafikverket följer beträffande marksystem är ERTMS Standard BL 2 ver 2.3.0d. För ytterligare information och kontakter i specifika ERTMS-frågor finns webbsidan <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Jarnvag/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/>.

Bilaga 2.1 - Uppgifter före tågs avgång

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

2 Uppgifter

Två av de uppgifter som ska lämnas före tågs avgång är helt meningslösa eftersom TRV enbart accepterar att fakturera den part som har TRAV-avtal för tågläget.

Dessa uppgifter är:

- Betalningsansvarig
- Betalningsansvarig för drivmotorström

Det bör i stället finnas angivet att den som har TRAV-avtal för ett visst tågläge också har betalningsansvaret för dessa två punkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket håller på att se över vilken information som ska finnas i bilaga 2.1. När översynen är gjord kommer bilagan att uppdateras.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 3, Infrastruktur

Avsnitt 3.3.2 - Egenskaper

Yttrande från Söderenergi AB

En diskussion om infrastruktur som jag/Söderenergi var mycket engagerade i gällde dagens rådande gränser för tågens bruttovikter och följs härmed upp i ett skriftligt samrådssvar.

En stor del av basindustrins järnvägsfrakter, där våra frakter av bränslen ingår, begränsas av vikten på tågen dvs. tågets bruttovikt samt axeltrycket. Ett effektivt utnyttjande av tågens fraktkapacitet är avgörande för total kapacitet/kostnad för systemet fritt värmeverk och påverkar i hög grad inom vilka områden som det möjligt att producera tex. skogsbränslen för leveranser till ett förbrukningsområde som Mälardalen. I de transportrelationer som vi har idag upplever vi en del oklarheter kring rådande bruttoviktsbegränsningar. Intrycket från 1 oktober var att gällande bruttoviktsbegränsningar kan vara satta sedan en tid tillbaka och att det i alla förkommande fall inte är helt enkelt att idag säga utifrån vilka förutsättningar denna begränsning är beräknad. Vi ser därför ett behov att få en ökad transparens och vid behov, en omklassning utifrån t.ex. ökad dragkraft och teknisk utveckling på lok eller andra förändringar. En bruttovikts begränsning som är variabel och som varierar över året m.h.t t.ex. vinter/snö, lövhalka och perioder med rena, ideala banor kan också vara något att titta på. Vårt företag hämtar bränslen inom en radie av 500 km från Södertälje/Nykvarn med lastningsplatser som Värö, Vislanda, Stockaryd, Sveg, Östavall, Töva, Ånge och Krokom.

Vår primära angelägenhet är att få en översyn av bruttoviktsbegränsningen Eskilstuna - Nykvarn som enligt uppgift från tågoperatören är satt till 1400 ton, en nivå som vi upplever som "försiktig". Vi därutöver naturligtvis ett önskemål att se järnvägsnätet som helhet gällande denna fråga. Detta önskemål borde vi dela med alla som har intresse att maximera kapaciteten i godstrafiken för bästa fraktekonomi, miljöprestanda och trafiksäkerhet.

Vi är gärna med och jobbar aktivt i denna fråga tillsammans med Trafikverket och tågoperatörerna.

Trafikverkets kommentar

Frågan hör i dagsläget inte till JNB utan till "Underlag till linjeboken". Denna är i behov av uppdatering av flera anledningar. Å ena sidan saknas viss information och/eller så kan informationen moderniseras. Å andra sidan är kravet på vem som ansvarar för framtagande av linjebok förändrat och ligger nu på järnvägsföretagen. Trafikverket ansvarar för att presentera sin infrastruktur så att järnvägsföretagen kan upprätta sina egna linjeböcker utifrån infrastrukturförvaltarens underlag. Det här kräver ett helt nytt tänk och är därför inte genomfört än. Under tiden presenterar Trafikverket informationen i sin ursprungliga linjeboksform, men har gett den benämningen "Underlag till linjebok". För sträckan Eskilstuna – Nykvarn

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

är maximala axellasten begränsad till 22,5 ton så det är upp till operatören att välja antal vagnar och dragfordon utifrån detta.

Avsnitt 3.4 - Trafikrestriktioner

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

3.4 Trafikrestriktioner.

Som vi tidigare vid ett flertal tillfällen påpekat ska inte Statens spår-anläggningar belastas av regionala restriktioner (Skåne) som verkar diskriminerande för viss typ av trafik. Restriktioner ska endast motiveras av tekniska begränsningar. I den mån det finns avtal med kommuner eller andra som diskriminerar viss trafik så ska dessa omförhandlas.

Yttrande från Green Cargo AB

3.4 Trafikrestriktioner.

Som vi tidigare vid ett flertal tillfällen påpekat ska inte Statens spår-anläggningar belastas av regionala restriktioner (Skåne) som verkar diskriminerande för viss typ av trafik. Restriktioner ska endast motiveras av tekniska begränsningar. I den mån det finns avtal med kommuner eller andra som diskriminerar viss trafik så ska dessa omförhandlas.

Trafikverkets kommentar

Ingångna avtal är fattade i enlighet med den då gällande lagstiftningen. Utredning kring dessa avtal pågår för att undersöka om avtalen kan skrivas om eller slopas.

Avsnitt 3.4.1 – Särskild infrastruktur

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

3.4.1 Särskild infrastruktur

Bandel 935 Teckomatorp-Eslöv

Banan är en viktig länk vid omledning av trafik till/från Helsingborg. En sänkning av stax skulle inverka menligt på förmågan att upprätthålla trafik om huvudstråken är stängda pga haverier eller banarbeten.

Yttrande från Green Cargo AB

3.4.1 Särskild infrastruktur

Bandel 236 (Sandarne)-Stugsund

Ca 300 meter av spåret mot Stugsund behöver sparas som utdragsspår. Växel I ska inte klovast utan förses med klot, även södra delen av driftplatsen förses med klot. Om Trafikverket ämnar ta beslut om upphörande av underhåll av spåret mot

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Stugsund så måste det innefatta att man samtidigt tar ett helhetsgrepp om Sandarne för att underlätta växling på driftplatsen.
Trafikverket måste här ha en löpande dialog med berörda järnvägsföretag.

Bandel 662 (Mellerud)- Billingsfors
Upphörande av underhåll kan ske efter att Trafikverket iordningställt en ny lastplats för rundvirke. Platsen för en ny terminal bestäms i samförstånd med järnvägsföretagen och berörd industri.

Bandel 935 Teckomatorp-Eslöv
Banan är en viktig länk vid omledning av trafik till/från Helsingborg. En sänkning av stax skulle inverka menligt på förmågan att upprätthålla trafik om huvudstråken är stängda pga haverier eller banarbeten.

Trafikverkets kommentar

Bandel 935:
Tyvärr kan vi inte garantera att nuvarande STH och linjeklass kan gälla för bandel 935 (Teckomatorp) – (Eslöv) och vi finner det nödvändigt att flagga upp detta i väntan på att vi har möjlighet att rusta upp banan.

Bandel 236:
I underlagen inför beslut har vi föreslagit att upphörande av underhåll ska gälla från omkring 300 meter norr om växel 1 och vidare upp mot Stugsund. Därmed har vi tillgodosett inkomna synpunkter från verksamhetsutövare på platsen. Det gäller även önskemål om markutfyllnad som inkom till Trafikverket i samband med muntlig kontakt. Det är av stor vikt då ytterligare trafik kan komma att etablera sig i Sandarne.

Bandel 662:
Trafikverket har inte för avsikt att anlägga eller tillhandahålla terminalverksamhet.

Avsnitt 3.5 – Infrastrukturens tillgänglighet

Yttrande från SJ AB

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Järnvägsföretag förutsätts anpassa ansökan till planerade större banarbeten. Den anpassningen avser dels planerade större banarbeten, dels gångtidstillägg kopplade till planerade större banarbeten. Det är naturligt att dessa gångtidstillägg tas in i JNB eller åtminstone publiceras samtidigt som JNB.

Trafikverkets kommentar

Vi kommer inför framtagandet av JNB 2016 att se över detta och då ta in dessa gångtidstillägg och publicera dessa tillsammans med JNB.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från Mälardalstrafik AB

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Hastighetsnedsättningen på Svealandsbanan saknar uppgifter om sträcka, bedömningen är att det avser dubbelspårsbygget mellan Härad och Strängnäs. Hastighetsnedsättningen innebär ett antal minuters påslag på alla tåg, på enkelspårssträckan kan detta innebära földeffekter på ytterligare 5-10 min pga av justerade tågmöten. Det är därför viktigt att denna hastighetsnedsättning liksom för övriga arbeten inte överstiger verkligt behov för pågående arbete.

Trafikverkets kommentar

Det framgår i objekt 145667. Den är om totalt 8700 meter, mellan km 49,000/57,700. Dessa är presenterade utifrån det anmälda behovet.

Yttrande från Green Cargo AB

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.

I T12 var antalet PSB 68 st vilket var betydligt fler än vad Trafikverket klarade av att hantera under tilldelningsprocessen. Green Cargo har upprepade gånger påpekat att PSB måste hållas till ett antal som trafikverkets konstruktörer klarar av, det vill säga cirka 10-20 st. I T14 har vi 14 st PSB vilket fick oss att tro att Trafikverket besinnat sig och börjat ta till sig järnvägsföretagens argument. 61 st PSB i förslaget till JNB T15 fick oss dock tillbaka ner på jorden igen och föranleder oss att ännu en gång påpeka varför antalet PSB inte rar skena iväg. Poängen med PSB är att järnvägsföretagen ska ta hänsyn till arbetet och anpassa sin ansökan därefter. Om PSB blir för många, och flera dessutom pågår under samma tidsperiod, så är det mycket svårt för järnvägsföretagen att förutse och ta höjd för konsekvenserna i sin ansökan. Vissa arbeten, exempelvis de som innebär enkelspårsdrift, går inte att anpassa i ansökan och bör därför som regel inte förekomma som PSB. All förbokad kapacitet i JNB (exempelvis PSB) skapar låsningar och gör tidtabellkonstruktörernas arbete svårare. Den typiska risken är då att både förs lag till ny tågplan och den fastställda tågplanen håller en sämre kvalitet än vad som almars varit möjligt. I förslag till ny tågplan T14 var över 80 tåg okonstruerade för Green Cargo på grund av att konstruktörerna inte hunnit med sitt jobb. Att i Trafikverket, med facit i hand, ändå väljer att öka antalet PSB i T15 till 61 st förefaller rent ut sagt oansvarigt. Green Cargo anser därför att följande ska gälla för PSB.

- Det ska vara ett stort, viktigt arbete med trafikpåverkan.
- Det ska till sin natur vara sådant att järnvägsföretagen kan anpassa sin ansökan till PSB.
- Antalet PSB får inte vara fler än att Trafikverkets tidtabellskonstruktörer klarar av att hantera dem i tilldelningsprocessen.
- Att ett arbete uppfyller kriterierna får PSB betyder inte med automatik att det ska vara PSB. Här måste ansvarig gallra bland anmälda, presumtiva PSB.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

I samrådsutgåvan av JNB så ingick 40 stycken PSB. Efter att vi bland annat hörsammat era synpunkter har dessa minskats till 28 stycken.

Vi kommer att se över kriterierna som en del av att säkerställa att vi presenterar ett korrekt antal PSB.

Avsnitt 3.8.2 – Spår för uppställning

Yttrande från Green Cargo AB

3.8.1 Bangårdar

Green Cargo ser med stor oro på att Trafikverket slopar en mängd sidospår vid bangårdar på driftplatser utmed svenskt järnvägsnät, detta förfarande vid t.ex. anläggning av olika resecentrum m.m. kommer vid ansökan om tidtabeller från trafikutövarna för tåg som framförs med lägre hastighet än de fordon som framförs med högst hastighet vara kapacitetssänkande. Det är indirekt en kapacitetshämmande åtgärd vilket innebär att det alltså inte finns möjlighet att förbigå långsamtgående trafik mer än på enstaka driftplatser med väldigt långa avstånd mellan dessa, Green Cargo AB efterlyser en plan över hur Trafikverket tänker agera vid kraftigare störningar på trafiken där det är av största vikt att man vid åter upptagen trafik kan prioritera efter kriterier. Med avsaknad av sidospår med kapacitet för uppställning så kommer samtlig trafik hänvisas till att stanna på linjen och då har man omöjliggjort en prioriterad uppstart av trafiken efter ett avbrott. Här kan nämnas att Trafikverkets förstudie över godsstråket genom Bergslagen föreslår att ett antal driftplatser byggs om till trespårsstationer för att öka kapaciteten och robustheten i systemet, samtidigt som Trafikverket fortsätter att riva tredje spåret vid upprustning av driftplatser på exempelvis den hårt belastade Malmbanan.

Yttrande från Västtrafik AB

Uppställning på tågspår

Möjligheter till uppställning på tågspår bör framgå i JNB.

Uppenbarligen används denna uppställningsmöjlighet på ett antal platser i Västsverige.

Trafikverkets kommentar

Angående Malmbanan:

Att Trafikverket river det så kallade tredjespåret vid upprustning av driftplatser verkar vara ett missförstånd. Tvärt om, anläggs och planeras det för ytterligare tredjespår på ett flertal platser längs Malmbanan i samband med bangårdsförlängningar.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Angående uppställning på "tågspår":
Detta anges i bilaga 3.1 där det framgår om uppställningen avser sidospår, vilket det gör i de flesta fall. I några fall tillåts uppställning även på huvudspår ("tågspår" enligt gamla Säkerhetsförordningen).

Trafikverket bedömer i varige enskild situation/händelse hur trafiken ska återgå till planerad trafik efter kraftiga störningar.

Avsnitt 3.9 – Planerad utveckling av infrastrukturen

Yttrande från Green Cargo AB

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

Det är av yttersta vikt att identifiera flaskhalsar i systemet och prioritera åtgärdandet av dessa. Om kapacitetshöjande åtgärder utförs i fel ordning uppstår samhällsekonomiska kostnader genom att nyttorna inte kan räknas hem som planerat. DB Schenker Rail Scandinavia vill därför att dessa sedan länge planerade och försenade projekt färdigställs tidigare än vad som anges i nationell plan:

- Dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs hamn.
- Fyrspår Malmö-Lund.
- Kapacitetsproblem norr om Lund och i Göteborgsområdet bör också vara utmaningar som står högt på prioritetlistan för åtgärder.

Synpunkter på specifika banor/stråk och noder

Södra Stambanan

Utbyggnad till fyra spår sträckan Malmö-Lund är positiv för trafiken på Södra Stambanan. Denna sedan länge planerade och kraftigt försenade utbyggnad är dock inte tillräcklig. Fyra spår behöver planeras för utbyggnad även på sträckan Lund-Hässleholm. Banan präglas idag av ett högt kapacitetsutnyttjande vilket inte bara innebär problem för trafiken utan också gör det svårt att utföra förebyggande underhåll. Ökande regional persontrafik ger att investeringar måste göras för att säkra kapacitet för långväga persontrafik, godstrafik och underhåll. Utökning till fyra spår på sträckan Lund-Hässleholm bör inledas med byggandet av fler spår för förbigångar.

Rangerbangårdarna för importen och exporten

Det är av högsta vikt att rangerbangårdarna underhålls och får de reinvesteringar som behövs för att dessa ska fungera bättre. Idag är driftsstörningar i rangerbangårdarna i Malmö och Göteborg mycket vanliga och det här slår mot Sveriges konkurrenskraft som industri- och handelsnation. Med slitna spårssystem, växlar, kontaktledningar och ställverk bör detta leda till prioriterade insatser på dessa bangårdar som är livsviktiga för importen och exporten.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Synpunkter på Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 hanteras i dagsläget av regeringen.

Bilaga 3.1 - Tillgänglig infrastruktur och tjänster på sidospår

Yttrande från Green Cargo AB

Bilaga 3.1 Lastplatser, Uppställning

Billesholm spår 5 har vi idag M•F 11:00• 15:00 och behöver kapacitet även 2015, det måste lösas trots ombyggnad 2014.

Falun ombyggnad 2014, spårkapacitet behövs för uppställning.

Åstorp ombyggnad, spårkapacitet för uppställning M-F under dagtid spår 6 och 7 behövs även 2015.

Marmaverken spår 3, ombyggnad. Green Cargo har upphör med trafiken fr.o.m. 2014 och har heller ingen avsikt att trafikera under 2015.

Lkbg spår 11-15 kommer att kortas av, spårkapacitet behövs där av Green Cargo även 2015.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 3.1 Tillgänglig infrastruktur

Fortfarande dåligt underlag med uppgifter om hinderfria spårlängder

Göteborg

Spår 0- 16 på Göteborgs C bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt används som uppställningsspår nattetid.

Hinderfria Spårlängder felaktiga

Tågvarmepost sp 49 saknas

Linköping

spår 21 saknas

Hinderfria spårlängder saknas

Hagalund

Spår 5,6,7 och 8 Mbg saknas

Spår 16,17,18 och 19 Mbg är genomfartsspår och bör inte stå med som tillgänglig kapacitet

Det har tidigare sagts att ett av spår 19 - 36 Driftbangården skall vara tomt för genomfart. Detta bör beskrivas på något sätt.

Malmö

Hinderfria Spårlängder felaktiga

Saknas uppställningsspår 19-25, 27, 28, 30, 33, 34, 49, 50, 69, 75, 81, 82 och 85

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Spåren 5 - 10 på Malmö C bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt används som uppställningsspår nattetid.

Spår 74 och 79 är genomfartsspår och bör inte stå med som tillgänglig kapacitet

Värmepost sp 67 står att det är tre poster finns bara en
Värmepost sp 68 står att det är noll/inga poster finns en
Vi har fortfarande problem med att Trafikverket tar betalt för tre poster på spår 67 trots att det bara finns en på 67 och en på 68.
Fler spår med felaktiga uppgifter angående värmeposter

Stockholm C

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

Sundsvall

spår 51-54 saknas
Hinderfria spårlängder saknas

Umeå

Saknas helt

Trafikverkets kommentar

Billesholm - uppställningsmöjligheterna kommer inte att påverkas av ombyggnationen.

I Åstorp kommer det att pågå omfattande arbeten under 2015 och det medför mycket begränsad eller ingen möjlighet till uppställning under större delen av året.

Angående hinderfria spårlängder:

Så kallade "hinderfri längd" anges bara för signalreglerade spår. För övriga sidospår, som inte är signalreglerade, anses "hinderfriheten" vara densamma som angiven längd för uppställning.

Bilaga 3.5 - Sth o Mh per sträcka

Yttrande från MTR Nordic AB

Bilaga 3.5, högsta tillåtna hastighet: Skyltningen på Västra Stambanan är anpassad för en situation med en enda operatör av fjärrtåg och dess fordonsflotta, och inte för en situation med flera operatörer där vissa operatörer kan ha fordon med sth 200 km/h men utan korglutningsfunktion. Längs med banan finns flera sträckor där maxhastigheten för icke-korglutande B-tåg är lägre än 200 km/h trots att banan medger högre hastighet. Trafikverket har ett ansvar för att säkerställa att

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

bankapaciteten utnyttjas på ett maximalt sätt. MTR anser därför att Trafikverket snarast bör vidta åtgärder för att på kort sikt medge dispens från hastighetsbegränsningar under 200 km/h där så är lämpligt, och på längre sikt anpassa skyltningen till dessa förutsättningar. Detta förbättrar också utnyttjandet av bankapaciteten.

Trafikverkets kommentar

Västra stambanan var den första bana som anpassades för X2000 och STH 200 km/h. Hastigheterna på banan är signalerade enligt de principer som gäller för ATC-systemet. Detta innebär att banan signaleras med en grundhastighet för tåg som är godkända med 100 mm rälsförhöjningsbrist (A-tåg). För tåg som är godkända för 150 mm rälsförhöjningsbrist (B-tåg) alternativt 245 mm rälsförhöjningsbrist (S-tåg) tillåts i ATC-systemet ett överskridande av grundhastigheten i kurvor med 10 % respektive 25 %. På Västra stambanan signalerades inte högre grundhastighet än 160 km/h även i de fall banan geometriskt och bärighetsmässigt klarade en högre grundhastighet. Detta innebär att det inte finns någon möjlighet att köra fortare än 175 km/h med ett B-tåg på stora delar av Västra stambanan. På avsnitt där Trafikverket på senare tid genomfört genomgripande uppgraderingar av spåret eller på nya partier av Västra stambanan t.ex. Järna-Huddinge har grundhastigheten satts till banans STH alternativt den hastighet spårgeometrin tillåter.

Ovan beskrivna princip för signalering av hastigheter gäller för alla operatörer och beror endast på vilken rälsförhöjningsbrist fordonen är godkända för. Det finns inga tekniska möjligheter i ATC-systemet att kunna lämna dispens från denna princip.

Ert önskemål om en snabbare uppgradering av signalsystemet på Västra stambanan är omhändertagen av kundansvarig.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet

Yttrande från Jernhusen AB

Jernhusen förvaltar infrastruktur som gränsar till Trafikverkets Jernhusen är infrastrukturförvaltare för spåransläggningarna på merparten av sina depåer. Denna infrastruktur ansluter till Trafikverkets, antingen på bangårdar eller mot linje. En del i att säkerställa att depåerna och godsterminalerna är tillgängliga är att dessa anslutningspunkter inte kan blockeras genom exempelvis uppställning av fordon.

En viktig del i en väl fungerande infrastruktur är att fordonen kan underhållas samt att underhållet kan ske på utsatt tid. En förutsättning för detta är att fordonen utan hinder kan ta sig till och från depå. Med ett underhållet fordon som är tillgängligt i tid ökar dessutom möjligheterna för en punktlig trafik, och därmed färre störningar i huvudsystemet.

Genom detta dokument vill Jernhusen belysa ett antal depåer där det föreligger risk för blockering av anslutningsväxel, och därmed tillträde till depån och dess funktioner och tjänster. Det finns utöver dessa även andra platser där problem kan uppstå avseende tillgängligheten till depåerna, och Jernhusen önskar ett utökat samarbete med Trafikverket kring JNB 2015 och i framtiden.

Nedan följer ett antal exempel:

Malmö Central

Anslutningsspårets spårnummer, 34, anslutningsväxel 354.

Anslutningsspåret är ej angivet i JNB, varken utgåva 2013 eller 2015, men trots detta så har Skånetrafiken tilldelats kapacitet på spåret under 2013. Spåret nyttjas idag för tjänsteutövning i form av fekalietömning och vid nyttjande blockeras Jernhusens anslutning. Konsekvensen blir bland annat att Jernhusens upphandlade entreprenör inte kan nyttja tvättanläggningen effektivt. I JNB 2015 är dessutom spår 74, 79 och 90 upplåtna som uppställningsspår. Uppställning på dessa spår innebär blockering av Jernhusens lokdepå samt verkstad Torshall.

Boxholms depå

Anslutningsspårets spårnummer, 3 och 4.

Anslutningsspåret spår 3 är ej angivet i JNB.

Spåren tjänar som ankomst/avgångsspår för trafik till och från Jernhusens underhållsdepå, godstrafik till och från Rörvik Timber, samt Green Cargo system och vagnslasttåg.

Problemet är att när flera aktörer kommer att behöva nyttja spåren vid samma tider så finns det ingen vedertagen och dokumenterad process för förhandling och tilldelning av kapaciteten (växlingsplan). Risken för störningar och ineffektiva lösningar är stor om inte villkoren för planering och tilldelning är tydligt angivna.

Motorvagnshallen Göteborg

Anslutningsspårets spårnummer, 11 a.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverket äger genom servitut spåren på uppställningsbangården i anslutning till Jernhusens underhålls- och servicedepå. I JNB 2015 finns inga prioriteringskriterier som styr vilken typ av uppställning som prioriteras. Detta kan få till följd att fordon som har behov av service- och underhållstjänster inte får kapacitet tilldelad.

Västerås Västra motorvagnshallen

Omvänt förhållande mot ovan nämnda exempel, där Jernhusens spår kan bli blockerat, finns i Västerås västra där Trafikverkets uppställningsspår 1, 17 och 18 (även benämnt B2, B3, B4) ansluter till Jernhusens genomfartsspår. Anslutningsspåret är upplåtet för kapacitetsansökan i Jernhusens JNB. I princip kan anslutningen blockeras genom kapacitetstilldelning på Jernhusens spår. Något samråd mellan Jernhusen och Trafikverket avseende JNB och tillgänglighet till anslutningen har inte genomförts.

Tillhandahållande av funktioner och tjänster

I JNB 2015 avsnitten 5.4.3 och 5.3.8 framgår det att Trafikverket inte tillhandahåller tjänster för service av tåg. På ett flertal platser upplåter dock Trafikverket sina fastigheter och uppställningsspår till företag som bedriver tjänster, så som fekalietömning, vattentryckning, städning och lättare reparationer. Vissa av utrustningarna för detta, som fekalietömning i Malmö Central och vattentrycksanläggning i Hagalund, är fasta och permanenta anläggningar, nybyggda av tjänstetillhandahållaren eller järnvägsföretagen på Trafikverkets fastighet. Även om Trafikverket inte utför tjänsten så styrs tillgängligheten till tjänsterna via kapacitetstilldelningen. För Jernhusen och den privata marknaden för tillhandahållande av tjänster och funktioner innebär detta en konkurrens på helt olika villkor.

Trafikverkets kommentar

Detta kommer Trafikverket att hantera i samordningsprocessen innan tågplanen fastställs.

Avsnitt 4.2.2 – Ad hoc - ansökan

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

4.2.3 Adhoc-process

Adhoc-processen fungerar dåligt med långa väntetider och sena leveranser. Det är värt att notera att det enda sättet att garantera att få sina ansökta tidtabeller inom sagda fem dagar är att konsekvent skicka in sina ansökningar tidigast fem dagar innan tåget ska gå. Om man däremot skickar in i god tid får man ofta vänta till den kritiska punkten närmar sig (tågets avgång).

Beskrivningen ovan gäller inte alltid men väl under perioder med hög arbetsbelastning för Trafikverkets korttidsplanering, vilket är illa nog. Man kan ha välgrundade synpunkter på konkurrensneutralitet när sena ansökningar prioriteras

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

före ansökningar inlämnade i god tid. För de järnvägsföretag som behöver mer framförhållning än fem dagar i sin planering orsakar sena leveranser stora merkostnader och påfrestningar i kundrelationerna.

DB Schenker Rail Scandinavia (och fler järnvägsföretag med oss) vill gärna medverka till en bättre fungerande adhoc-process. Här finns olika vägar att välja för att lätta på arbetsbördan för korttidsplanerarna. Trafikverket vill ta den enkla vägen och lägga en straffavgift på ändringar (bokningsavgift) vilket är en mycket dålig idé. Genom att avgiftsbelägga järnvägsföretagens försök att effektivisera sin transportapparat sänker Trafikverket järnvägssektorns konkurrenskraft.

För att minska belastningen på korttidsplaneringen föreslår DB Schenker Rail Scandinavia istället ökat samarbete och möjlighet för järnvägsföretagen att hålla en högre kvalitet på sina ansökningar om kapacitet. Två exempel på förslag.

- Trafikverket bör samordna anpassning till större banarbeten som ska anpassas under löpande tågplan. Ett datum sätts när de järnvägsföretag som önskar delta i samordningen ska ha lämnat in sina anpassningar (de som väljer att inte delta kan ansöka om anpassningar i adhoc enligt ordinarie rutin). Omedelbart efter denna deadline hålls ett arbetsmöte där planerare och järnvägsföretag arbetar fram omledningslägen. Dessa lägen kan sedan läggas in och godkännas i adhoc-systemet parallellt med ordinarie korttidshantering.

- Järnvägsföretagen ges möjlighet att skicka in konstruerade tidtabeller som ansökan om kapacitet i adhoc. Trafikverket kontrollerar att konstruktionen håller samt att ingen annan ansökt om samma kapacitet. Även här kan piloterna användas som modell.

För att järnvägsföretagen ska kunna lämna in bättre och mer genomarbetade ansökningar om kapacitet krävs att Trafikverket ser över kommande webbansökan. I nuvarande förslag ingår en nerskalning/uppskalning som effektivt förstör alla försök från järnvägsföretagens sida att bättre planera sina ändringar adhoc. Det måste gå att ansöka via .xml där filen inte berövas på viktiga data genom nämnda nerskalning/uppskalning.

Yttrande från Green Cargo AB

4.2.3 Adhoc-process

Adhoc-processen fungerar dåligt med långa väntetider och sena leveranser. Det är värt att notera att det enda sättet att garanterat få sina ansökta tidtabeller inom sagda fem dagar är att konsekvent skicka in sina ansökningar tidigast fem dagar innan tåget ska gå. Om man däremot skickar in i god tid får man ofta vänta till den kritiska punkten närmar sig (tågets avgång).

Beskrivningen ovan gäller inte alltid men väl under perioder med hög arbetsbelastning för Trafikverkets korttidsplanering, vilket är illa nog. Man kan ha välgrundade synpunkter på konkurrensneutralitet när sena ansökningar prioriteras före ansökningar inlämnade i god tid. För de järnvägsföretag som behöver mer framförhållning än fem dagar i sin planering orsakar sena leveranser stora merkostnader och påfrestningar i kundrelationerna.

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

Green Cargo (och fler järnvägsföretag med oss) vill gärna medverka till en bättre fungerande adhoc-process. Här finns olika vägar att välja för att lätta på arbetsbördan för korttidsplanerarna. Trafikverket vill ta den enkla vägen och lägga en straffavgift på ändringar (bokningsavgift) vilket är en mycket dålig ide. Genom att avgiftsbelägga järnvägsföretagens försök att effektivisera sin transportapparat sänker Trafikverket järnvägssektorns konkurrenskraft.

För att minska belastningen på korttidsplaneringen föreslår Green Cargo istället ökat samarbete och möjlighet för järnvägsföretagen att hålla en högre kvalitet på sina ansökningar om kapacitet. Två exempel på förslag.

- Trafikverket bör samordna anpassning till större banarbeten som ska anpassas under löpande tågplan. Ett datum sätts när de järnvägsföretag som önskar delta i samordningen ska ha lämnat in sina anpassningar (de som väljer att inte delta kan ansöka om anpassningar i adhoc enligt ordinarie rutin). Omedelbart efter denna deadline hålls ett arbetsmöte där planerare och järnvägsföretag arbetar fram omledningslägen. Dessa lägen kan sedan läggas in och godkännas i adhoc-systemet parallellt med ordinarie korttidshantering. De piloter inför successiv tilldelning som Trafikverket och Green Cargo genomfört kan med fördel användas som modell för hur detta arbete kan bedrivas.
- Järnvägsföretagen ges möjlighet att skicka in konstruerade tidtabeller som ansökan om kapacitet i adhoc. Trafikverket kontrollerar att konstruktionen håller samt att ingen annan ansökt om samma kapacitet. Även här kan piloterna användas som modell.

För att järnvägsföretagen ska kunna lämna in bättre och mer genomarbetade ansökningar om kapacitet krävs att Trafikverket ser över kommande webbansökan. I nuvarande förs lag ingår en nerskalning/uppskalning som effektivt förstör alla försök från järnvägsföretagens sida att bättre planera sina ändringar adhoc. Det måste gå att ansöka via .xml där fil en inte berövas på viktiga data genom nämnda nerskalning/uppskalning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

Trafikverket har startat en översyn av processer både för tågplan och ad-hoc. Vi tar med oss dessa synpunkter i det fortsatta arbetet.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Avsnitt 4.3 – Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocessen

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

4.3 Tidplan för kapacitets och tilldelningsprocess

Den tidplan som TrV presenterat innebär att tidsplanen skjuts ytterligare in i järnvägsföretagens semesterperiod och att remisstiden minskar från 27 till 25 arbetsdagar. DB Schenker Rail Scandinavia kräver att förslaget kommer JF till del senast fredag v 27 och att JF kan lämna sina synpunkter tom måndag v 32 kl 09:00.

DB Schenker Rail Scandinavia kan inte acceptera att tågplanen fastställs 14 dagar senare än tidigare. DB Schenker Rail Scandinavia klarar inte av att färdigställa vår planering innan trafikstart med så sen fastställelse.

Här måste TrV tigha ihop tidsplanen så att fastställelsen kan ske i slutet av vecka 38 eller början av vecka 39. DB Schenker Rail Scandinavia ser däremot positivt på att adhoc processen öppnar tidigare.

Yttrande från Green Cargo AB

4.3 Tidplan för kapacitets och tilldelningsprocess

Den tidplan som TrV presenterat innebär att tidsplanen skjuts ytterligare in i järnvägsföretagens semesterperiod och att remisstiden minskar från 27 till 25 arbetsdagar. Green Cargo kräver att förslaget kommer JF till del senast fredag v 27 och att JF kan lämna sina synpunkter tom måndag v 32 kl 09:00.

Green Cargo kan inte acceptera att tågplanen fastställs 14 dagar senare än tidigare. Green Cargo klarar inte av att färdigställa vår planering innan trafikstart med så sen fastställelse.

Här måste TrV tigha ihop tidsplanen så att fastställelsen kan ske i slutet av vecka 38 eller början av vecka 39. Green Cargo ser däremot positivt på att adhoc processen öppnar tidigare.

Yttrande från Jönköpings Länstrafik

De föreslagna tiderna har Jönköpings Länstrafik följande synpunkter på.

2014-04-14 Ingen synpunkt

2014-07-07 Anser vi vara 14 dagar försent.

2014-10-03 Anser vi vara 14 dagar försent.

Orsaker till våra synpunkter är bland annat följande:

För lite tid för tryckning av tidtabeller

Personalturlistor hinner inte bli klara i tid

Budgetprocessen försenas.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och Tilldelningsprocess

Tidplanen är senarelagd vilket vi bedömer vara olämpligt. Tidplanen behöver därför förändras och inte ha en senare process än tidplanen för Tågplan 2014. Tågtrafiken är i många län styrande för hur busstrafikens tidtabeller planeras. Först efter att tågplanen har fastställts kan busstrafiken slutplaneras. Förutom att tidtabeller ska färdigplaneras och information till kunderna ska inledas, måste fordonsomlopp och personalscheman för busschaufförer planeras vilket kräver ett tidsmässigt utrymme som är väl begränsat med Trafikverkets förslag till tidplan.

Yttrande från SJ AB

4.3 Tidplan

SJ föreslår att processteg från ansökan till fastställelse samt datumet för när adhoc processen startar tidigareläggs med två veckor. Tiden från fastställelse till trafikstart bör inte avkortas, bland annat med hänsyn till biljettförsäljning, jfr 90 dagars framförhållning vid banarbetsplanering

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

Tidplanen är senarelagd vilket är direkt olämpligt och behöver därför förändras och inte vara senare än tidplanen för tågplan 2014. Tågtrafiken är styrande för hur busstrafikens tidtabeller planeras utifrån anslutningar till tågen. Först efter att tågplanen har fastställts kan busstrafiken slutplaneras.

Trafikverket bör utveckla processen för dialog med kollektivtrafikmyndigheter och andra intressenter som kan påverkas av Trafikverkets förslag och beslut.

Trafikverkets förslag till tågplan bör även följas av dokument som beskriver resultatet av linjernas planering, problem, konflikter och liknande.

Yttrande från AB Östgötatrafiken

Angående samråd om planeringstider för tilldelning enligt Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2015.

De föreslagna planeringsdatumen har ÖstgötaTrafiken följande synpunkter på:

- 2014-04-14: Sista datum för ansökan till tågplan 2015: Ingen synpunkt!
- 2014-07-07: Förslag till tågplan 2015 publiceras: Datumläggningen anser vi vara 14 dagar försent.
- 2014-10-03: Fastställd tågplan 2015 publiceras: Datumläggningen anser vi vara 14 dagar försent.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Samrådssynpunkterna har beaktats och därmed tidigareläggs datum för fastställd tågplan med 7 dagar.

Avsnitt 4.3 - Kapacitetsförutsättningar

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Befolkningsökningen i Mälardalsområdet är kraftig och förväntas fortsätta. Tillväxten i Stockholm-Mälardalen är viktig och ställer krav på utökad tågtrafik. Trafikverkets signaler att begränsa antalet tåglägen över exempelvis Getingmidjan (från 24 till 22 tåglägen/timme) är därför oroande och motverkar möjligheten till utveckling. Trafikverket har idag reserverat fyra tåglägen (av totalt 28) över Getingmidjan i timmen för återställningsförmåga vid störningar och anger samtidigt att en utökning kan vara möjlig.

Den förändring av antalet tåg över Getingmidjan i Stockholm som infördes sent i processen för Tågplan 2014, bör därför tas bort till Tågplan 2015, förutsättningarna bör inte heller ändras under arbetets gång. Robustheten i järnvägssystemet måste ordnas genom ökad driftsäkerhet i anläggningarna samt investeringar och trimningsåtgärder samt olika kvalitetsprojekt istället för att införa ytterligare begränsningar av antalet tåg.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar

Befolkningsökningen i Stockholmsområdet är kraftig och förväntas fortsätta. Tillväxten i Sverige är beroende av att området kan utvecklas och denna utveckling ställer krav på utökad kollektivtrafik. Den begränsning av antalet tåg Över Getingmidjan i Stockholm som infördes sent i processen för tågplan 2014, till 22-23 tåg per timme bör därför tas bort till Tågplan 2015. Redan 24 tåg per timme innebär att det finns återställningsmarginaler och om trafiken inte fungerar tillfredsställande vid en sådan mängd tåg, torde grundorsaken finnas någon annanstans än i mängden tåg. Eftersom utvecklingen kräver en ökad tågtrafik, måste målet vara att ha en infrastruktur och trafikering som tillåter en ökad tågtrafik och inte gå mot en minskad tågtrafik.

Trafikverkets kommentar

Detta är under översyn och resultatet kommer att presenteras i ett avvikelsemedelande med tillhörande samråd.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

Förslag till tågplan

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Förslaget till tågplan 2015 som TRV lämnar i juni-juli måste vara mer genomarbetat än motsvarande för 2014. Gjorda överväganden måste också redovisas så att bakgrunden till fattade beslut blir tydliggjorda.

Trafikverkets kommentar

Synpunkten är noterad.

Yttrande från SJ AB

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar, trångsektorplaner

Beskrivningen av kapaciteten Stockholm Central - Älvsjö såsom utgörande två skilda system är felaktig. Det är förstås otjänligt för pendeltågen att tilldelas kapacitet på ytterspårerna där plattformar saknas, men ingenting hindrar att passerande tåg använder stationernas plattformsspår. Hur avsnittet Stockholm Central - Stockholm Södra kan beskrivas som två olika system går bortom vår fattningsförmåga. Vi noterar också att förbindelsen från Älvsjö godsbangård norrut går via innerspårerna. TRV ska beskriva tillgänglig kapacitet, men beskrivningen av två separata system är istället ett försök att på förhand förbehålla viss trafik viss kapacitet vid sidan av tilldelningsprocessen. Det är otillåtet.

Trafikverkets kommentar

Sträckan mellan Stockholm C och Stockholm södra tillhör den hårdast trafikerade bandelen i hela det svenska järnvägsnätet. Trafikverket har ansvaret att se till att infrastrukturen används på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och ska främja en optimal användning av infrastrukturen. För att kunna använda hela järnvägssystemet i så stor utsträckning som möjligt krävs att flaskhalsarna utnyttjas maximalt vilket tåglägeskanalerna i trångsektorplanen syftar till.

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar

Den bristande spårkapaciteten på Västra stambanan försvårar planeringen för Trafikverket och Järnvägsföretagen. Det bör skapas en grundplan för hela Västra stambanan med förplanerade tåglägen i syfte att förenkla planeringen. Grundplanen som motsvarar Trångsektorsplan bör leda till bättre tåglägen för fler tåg än resultatet i Tågplan 2014. En sådan förplanering bör ledas av Trafikverket men i samråd med aktuella aktörer.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har prövat frågan men har inte för avsikt att ta fram Trångsektorsplaner mer än i storstadsregionerna (Stockholm, Göteborg och Malmö).

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Tåglägen avsätts för A-Train enligt avtal med staten. A-Trains trafikupplägg med varierande 15-min trafik resp 10-min trafik låser åtta tåglägen varje timme även om sex tåglägen utnyttjas maximalt. Det bör öppnas upp för en diskussion för att de tåglägen som inte används bör kunna vara sökbara för annan trafik.

Trafikverkets kommentar

I den årliga tilldelningsprocessen är det fritt att ansöka om den kapacitet man har behov av. Där hanteras vilken kapacitet som tilldelas den sökande. Där av är inget givet på förhand.

Avsnitt 4.4 – Tilldelningsprocessen

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.4 Tilldelningsprocessen

Trafikverket bör utveckla dialogen med kollektivtrafikmyndigheter och andra parter och organ som kan påverkas av Trafikverkets förslag och beslut. Trafikverkets förslag till tågplan bör även följas av en redovisning över gjorda överväganden som beskriver bakgrunden till beslut avseende planeringen med redovisning av konflikter, flyttade eller slopade tåglägen odyl. Förslaget till tågplan 2015 som Trafikverket planerar lämna i månadsskiftet juni-juli måste vara mer genomarbetat än motsvarande för 2014.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har startat ett projekt för att se över arbetet med tågplaneprocessen. Denna synpunkt är delgiven projektet.

Yttrande från SJ AB

4.4 Tilldelningsprocessen

SJ anser att förslag till tågplan även ska innehålla alla inkomna ansökningar om uppställningskapacitet. Trafikverket bör även hantera konflikter avseende uppställningskapacitet på ett enhetligt sätt där föreliggande konflikter redovisas öppet och transparent.

Trafikverkets kommentar

Uppställningskapaciteten med konflikter redovisas i dag i förslag till tågplan. Synpunkten kommer att beaktas vid kommande utveckling av systemverktyg.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Avsnitt 4.4.1 - Samordningsprocessen

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.4.1 Samordningsprocessen

Samordningsmötena mellan Järnvägsföretag och Trafikverket är viktiga för att lösa konflikter och bidrar till att snabba upp processen. Processen med samordningsmöten kan med fördel utvecklas till fler möten samt även förberedande möten innan ansökan ska lämnas.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.4.1 Samordningsprocessen

Samordningsmöten behöver styras upp så att kravet på konkurrensneutralitet och likabehandling uppfylls. Det är också viktigt att det finns en transparens i processen, att den dokumenteras så att alla berörda kan förstå varför tågplanen ser ut som den gör.

Trafikverkets kommentar

Tilldelningsprocessen för tågplanen genomgår en översyn. Redan innan denna översyn har Trafikverket utökats med möte om "Tidig dialog inför Tågplan 2015" med de aktörer som anmält intresse.

Avsnitt 4.4.3 – Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Yttrande från SJ AB

4.4.3 Överbelastad infrastruktur...

5:e stycket föreslås utgå, eftersom TRV deklarerat att överbelastningsbeslut före samordning med all sannolikhet inte kommer att tillgripas i T15 processen. Skulle ändå behov uppstå så finns fortfarande stöd i lag för en sådan åtgärd.

Trafikverkets kommentar

Den relaterade texten beskriver processen och den förblir densamma även 2015. Processen ändras inte av en enstaka avvikelse.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

4.4.2

Det är ett problem att en framgångsrik tvistlösningsförhandling innebär att ett kapacitetsproblem "går upp i rök". Om parterna hittar en kompromisslösning under förhandlingarna innebär detta oftast att det kapacitetsproblem som orsakat tvisten finns kvar utan att uppmärksammas och processas.

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

Yttrande från Mälardalstrafik AB

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

Kapacitetsbrist råder sedan flera år på Västra stambanan och har accelererat i samband med Tågplan 2014. Tågplan 2014 har ytterligare bekräftat en situation där flera tåg inte medges tåglägen och flera tåg får längre körtider och många förbigångar. Det synes även överraskande att Trafikverket inte förklarade infrastrukturen på Västra stambanan för överbelastad som ett resultat av Tågplan 2014.

Den bristande spårkapaciteten innebär en negativ utveckling för tågtrafiken och dess möjlighet att ta marknadsandelar från biltrafiken och möjligheten till en utveckling av både pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Trafikverket behöver vidta ytterligare åtgärder för att förstärka kapaciteten på Västra stambanan utöver de som är beskrivna i förslaget till Nationell plan, åtgärder behöver inledas under 2014.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Trafikverket bör beskriva den kapacitetsbrist som råder på Västra stambanan samt påbörja en kapacitetsanalys och ta fram en kapacitetsförstärkningsplan. I planen beskriva behoven av åtgärder för att skapa förutsättningar för bra tågtrafik och en utveckling av densamma.

Infrastrukturen bör ses som överbelastad även om konflikter anses vara lösta inom ramen för genomförd samordning. Detta behöver dock inte innebära att samordningen mellan aktörerna avslutas, utan respektive aktör bör ändå kunna fortsätta för att få ett så bra resultat som möjligt inom ramarna för de kapacitetsbrister som finns.

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

Kapacitetsbrist råder sedan flera år på Västra stambanan och har accelererat i samband med Tågplan 2014, Tågplan 2014 har ytterligare bekräftat en situation där flera tåg inte medges tåglägen och flera tåg får tåglägen med sämre kvalitet än önskat. Denna sämre kvalitet yttrar sig i form av att tågen inte fått samma avgångstider som ansökan gällde och att tågen därmed inte på samma sätt kan uppfylla avsedd trafikuppgift. Det har också förekommit att tågen har fått längre kortider, många förbigångar med mera. Dessa brister har i de flesta fall blivit ett resultat av gjorda eftergifter under processens gång. Trots att sökanden därmed inte fått sina önskemål tillgodosedda på grund av överbelastning, blir inte sträckorna förklarade som överbelastade när alla konflikter blir lösta genom frivilliga eftergifter. Hårt belastade sträckor blir därför inte synliggjorda som det kanske hade varit önskvärt och blir därmed inte föremål för kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan. En sådan analys och förstärkningsplan bör i vilket fall som helst utarbetas för Västra stambanan eftersom processen för 2014 visat att en sådan behövs.

Den bristande spårkapaciteten innebär en negativ utveckling för tågtrafiken och dess möjlighet att ta marknadsandelar från biltrafiken och möjligheten till en utveckling av både pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Trafikverket behöver vidta ytterligare åtgärder för att förstärka kapaciteten på Västra

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

stambanan utöver de som är beskrivna i förslaget till Nationell plan. Åtgärder behöver inledas under 2014. En åtgärd kan vara att genomföra planerade åtgärder för signalförtätning Järna - Flen för att kunna köra tågen tätare.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar

Mot bakgrund av den bristande spårkapaciteten på Västra stambanan kopplad till konflikterna i tågplan 2014 bör förplanerade tåglägen skapas för hela Västra stambanan. En sådan förplanering bör ledas av Trafikverket men i samråd med aktuella aktörer. Förplaneringen bör syfta till att förenkla planeringen både för Trafikverket och för järnvägsföretagen. En sådan planering måste också vara någorlunda stabil över tid så att gjorda investeringar i infrastruktur och fordon säkert ger nytta under sin beräknade livslängd

Yttrande från Västtrafik AB

Beslut om överbelastning

Trots ansträngningar där bland annat vissa sökande valde att avstå från vissa tåglägen och andra jämkade sina önskemål, var tågplanen inte helt konfliktfri vid fastställandet utan Trafikverket förklarade de delar av nätet överbelastat. Västtrafik begärde tvistlösning för ett flertal konflikter. Efter behandling kvarstod vid fastställande två konflikter mellan pendeltåg och fjärrtåg mellan Alingsås och Göteborg och en för sträckan Jakobsberg – Stockholm C.

Västtrafik anser att Trafikverket borde förklarat hela Västra stambanan som överbelastad i T14-processen, istället för att välja kortare avsnitt.

Se förslag på lösning, under rubriken "Styva tidtabeller" nedan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket valde att inte i förväg överbelasta hela eller delar av Västra stambanan. Att överbelasta hela Västra stambanan bedömde Trafikverket inte var det mest effektiva sättet att hantera de olika kapacitetskonflikterna under tågplanen.

För sträckan Stockholm Central – Stockholm Södra valde Trafikverket att begränsa överbelastningsbeslutet till de timmar då det var ett faktum att fler tåglägen söktes än tillgänglig kapacitet tillät.

På Västra stambanan söder om Laxå begränsades kapacitet av ett planerat banarbete, något som Trafikverket ansåg kunde hanteras utan överbelastningsförklaring. Samma gällde för sträckan Alingsås-Göteborg.

Trafikverket avser vara mer tydlig i sin beslutsavsikt i hur tåglägena kommer att hanteras utifrån prioriteringskriterierna. Sökande kan begära tvist i de fall de anser att Trafikverket hanterat Trafikverket hanterat tågläget felaktigt i tågplaneprocessen.

2013-12-13
Ärendnr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från Mälardalstrafik AB

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

En stor del av trafiken kräver robusta, över tiden hållbara, lösningar och framförallt regional- och pendeltågstrafik är i behov av taktfasta system, fasta minuttal, eftersom de ingår i ännu vidare system med bussmatning etc. Prioriteringskriterierna har i sin tillämpning inneburit effekter att ny trafik med okända resandevolymer prioriterats före långvarigt etablerade tåg och trafiksystem. Nuvarande prioriteringskriterier gynnar fjärrtåg framför regionaltåg och pendeltåg. Prioriteringskriterierna bör omarbetas så att tågtrafik som är viktig för den regionala kollektivtrafiken värderas högre och inte missgynnas.

Yttrande från Västtrafik AB

Prioriteringskriterier

Uppenbarligen är de parametrar som för närvarande finns som en grund för beräkning av vilken ansökan som ska prioriteras framför en annan så utformade att de gynnar fjärrtåg framför regional och lokal trafik.

Förarbetena till järnvägslagen anger som exempel att allmännyttig trafik och godstransporter ska kunna prioriteras framför annan trafik. Det kan finnas skäl att anta att exemplen inte är valda utan anledning utan att det finns en tanke bakom valet. Regional och lokal trafik är till skillnad från fjärrtrafik ofta sådan som stöds av det allmänna och får betraktas som allmännyttig trafik. Prioriteringskriterierna bör justeras så att regional och lokal trafik får högre värden än vad som nu är fallet. Därutöver bör man starkt ifrågasätta ifall prioriteringskriterier, som i grunden är utformade för att kunna döma enstaka konflikter, ska nyttjas för att prioritera mellan trafiksystem. Som kriterierna nu är satta skulle en utökad snabbtågtrafik i teorin helt kunna tränga ut trafiken med både regionaltåg och pendeltåg. Istället är det sannolikt lämpligare att en övergripande avvägning görs om hur kapacitet ska fördelas mellan olika trafikupplägg och att prioriteringskriterier baserade på antagande om samhällsekonomisk nytta istället nyttjas för prioritering inom respektive kategori.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Det är viktigt att TRV beslutar om kapacitetsbrist på de banor där ansökan överstiger kapaciteten även om parter kommer överens inom ramen för samordningen. Det är viktigt att tydliggöra infrastrukturens kapacitetsbrister och därmed kravet på åtgärdsplanering.

Detta behöver dock inte innebära att samordningen mellan aktörerna avslutas, utan respektive aktör bör ändå kunna fortsätta för att få ett så bra resultat som möjligt inom ramarna för de kapacitetsbrister som finns.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter
Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting anser att prioriteringskriterierna ska ses över och att hänsyn ska tas till följande. Prioriteringskriterierna tycks idag missgynna lokal trafik jämfört med mer långväga trafik. Kriterierna tar inte hänsyn till vilka möjligheter det finns att hänvisa resenärer till andra avgångar eller transportmedel och inte heller till att trafiken kan behöva gå enligt fasta minuttal eftersom de ingår i ett system - med bland annat buss anslutningar - som i sin helhet är taktfast. Pendeltågen i Stockholmsområdet är så belastade i rusningstid att de inte kan ersättas av plats i andra avgångar. Trafikförhållandena i övrigt är också sådana att ersättningstrafik på väg inte kan erbjudas i tillräcklig omfattning för att kunna kompensera för ett bortfallet tåg.

Förarbetena till järnvägslagen, regeringens proposition 2003/04:123, säger i kapitel 14 om tilldelning och utnyttjande av tjänster (sidan 109) och bland författningskommentarerna till 6 kap. 3 § (sidan 186), bland annat att prioriteringskriterier kan upprättas för att till exempel prioritera allmännyttiga tjänster eller godstransporter. Trafikverkets nu gällande prioriteringskriterier tycks snarare missgynna dessa tjänster och transporter.

Trafikverkets kommentar

Ett större arbete har påbörjats inom Trafikverket för att se över gällande prioriteringskriterier. Arbete pågå och de synpunkter som framförs kommer att behandlas inom ramen för denna översyn.

Det saknas bra samhällsekonomiska värderingsmodeller för hantering av avvikelser från den taktfasta trafik. Trafikverket har låtit utföra en utredning om hur värdet av en avvikelse för ett enstaka tågläge i ett system med taktfast tidtabell kan värderas samhällsekonomiskt. En bedömning av om utredningens förslag kan införas i nuvarande modell kommer att göras innan det kan tillämpas i nuvarande modell. Alternativt kommer frågan att behandlas inom ovan nämnda översyn.

Avsnitt 4.6.1 – Avbokning av tåglägen

Yttrande från SJ AB

4.6.1 Avbokning av tågläge

I förhandlingar mellan BTO och Trafikverket har synpunkt framförts och accepterats av Trafikverket att den andra punkten i följande stycke ska utgå.

"Avbokning av tågläge ska dessutom göras i följande situationer;

- ny eller utökad trafikaktivitet som inte ryms inom körplanen,
- tågviikt eller tåglängd som kommer att överskridas, eller
- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet."

Syftet ryms inom första och sista punkten, framförallt om och:et i sista punkten också utgår.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Trafikverket anser att detta är i överensstämmelse med tidigare gjord förankring.

Avsnitt 4.6.2 – Återtagande av tilldelad tjänst

Yttrande från SJ AB

4.6.2 Återtagande av tilldelad tjänst

Ett förtydligande av vad som avses med sista styckets "Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll." vore önskvärt då skrivningen lämnar stort tolkningsutrymme.

Trafikverkets kommentar

Exempel på "faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll" kan var strejk eller utebliven avtalad leverans av tåg eller vagnar från leverantör. Det vill säga någon form av resursbrist som omöjliggör användandet men inte är av ekonomisk art och förorsakat av annan.

Avsnitt 4.8.2 – Operativa regler

Yttrande från SJ AB

4.8.2 Operativa regler

De operativa reglerna är inte utformade i överensstämmelse med de prioriteringsregler som används vid kapacitetstilldelning och som syftar till att skapa största möjliga samhällsekonomisk nytta. Samhällsekonomisk nytta uppstår dock inte vid kapacitetstilldelning utan vid genomförande och att då inte ha operativa regler som stöder intentionen vid kapacitetstilldelningen anser SJ förfelara hela syftet med största samhällsekonomiska nytta. Det finns dessutom belägg för att rättidighetsprincipen inte heller ger optimalt resultat. Under 2013 pågår ett pilottest med nya operativa beslutskriterier och att då skriva fast sig i en specifik princip förefaller olämpligt. SJ anser därför att hela skrivningen om att rättidigt tåg ska ha företräde bör utgå och istället ersättas med en mer generell text om att trafikledning ska ske med syfte att totalt sett optimera trafikavvecklingen.

Trafikverkets kommentar

En översyn av de operativa reglerna på gång. Modellen har testats via ett pilotprojekt och utvärdering pågår.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier

3.1 Trångsektorsplan Stockholm

Komplett Trångsektorsplan för 2015 finns inte publicerade och yttrandet kan därför behöva kompletteras med synpunkter i den fortsatta processen.

Yttrande från Real Rail AB

Ni skall presentera Trångsektorplaner på 3 orter i Sverige. För vår del skulle Göteborg vara intressant. Synd bara att ni inte har ett samband med andra möten så tiden räcker till för alla dessa viktiga informationsdagar. (se ovan)

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar

Trångsektorsplaner för 2015 finns inte publicerade och yttrande kan därför inte avges för denna del.

Trafikverkets kommentar

Trångsektorsplanerna finns publicerad på en mer övergripande nivå till samrådsutgåvan av JNB 2015. Under november månad så har det genomförts tre möten i landet tillsammans med de sökande (Göteborg, Solna och Malmö) där Trångsektorsplanen har presenterats på detaljnivå.

Yttrande från Mälardalstrafik AB

Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier

Trångsektorsplanen anger att tidsavståndet mellan två tåg är fem minuter längst ut i trafiksystemet. Inom ramen för en kapacitetsanalys för Västra stambanan bör det övervägas åtgärder som innebär att avståndet mellan tågen kortas till max 4 minuter för att möta trängseln på spåren.

Trafikverkets kommentar

Trångsektorplanerna tillsammans med ”riktlinjer täthet mellan tåg” anger avståndet mellan två tåg med samma hastighet och riktning. De angivna minuttalen bygger bland annat på signalavståndet för sträckorna och om minuttalet minskar medför det en sämre punktlighet.

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Bilaga 4.3 - Trafikkalender

Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo föreslår ändringar i trafikkalendern enligt uppställning nedan.
 Detta medför att antalet förändringar i tågplan i förhållande till normal trafikering dessa dagar kan hållas på en låg nivå och stämmer väl överens med dygnsövergångar mm.
 För persontrafikföretagen torde de allra flesta av dessa förändringar inte betyda så mycket eftersom deras trafik är relativt likartad M-F.

Datum År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	Green Cargo förslag
23/12 2014		Ti	Ti	F
24/12	" Julafton	O	L	
25/12	" Juldagen	To	S	
26/12	" Annandag jul	F	S	
27/12		L	F	L
30/12		Ti	Ti	F
31/12	" Nyårsafton	O	L	
1/1 2015	Nyårsdagen	To	S	
2/1		F	M	
6/1	" Trettondagen	Ti	S	
7/1 "		O	O	M
2/4	"Skärtorsdagen	To	F	
3/4	" Långfredagen	F	F	L
4/4	" Påskafton	L	L	
5/4	" Påskdagen	S	S	
6/4	Annandag påsk	M	S	
7/4 "		Ti	Ti	M
30/4	Valborgsmässoafton	To	To	F
1/5	" Första maj	F	S	L
2/5 "		L	F	L
14/5 "	Kristi Himmelfärdsdag	To	To	S
28/5	Pingstdagen	To	To	fel dag??
5/6 "		F	F	
6/6 "	Sveriges nationaldag	L	S	L
7/6 "		S	S	
18/6 "		To	F	
19/6 "	Midsommarafton	F	L	
20/6 "	Midsommardagen	L	S	
21/6 "		S	S	
30/10 "		F	F	
31/10 "	Alla helgons dag	L	L	
1/11 "		S	S	
23/12 "		O	F	
24/12 "	Julafton	To	L	
25/12 "	Juldagen	F	S	
26/12 "	Annandag jul	L	S	
27/12 "		S	S	
30/12 "		O	O	F
31/12 "	Nyårsafton	To	L	

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Yttrande från SJ AB

Bilaga 4.3 Trafikkalendern

23 dec bör vara F trafik

27 dec bör vara L trafik

30 dec bör vara F trafik

7 jan bör vara M trafik

3 april bör vara L trafik

7 apr bör vara M trafik

30 apr bör vara F trafik

2 maj bör vara L trafik

13 maj bör vara F trafik

14 maj bör vara S trafik

6 juni bör vara L trafik

Trafikkalender enligt förslaget kommer att generera onödigt mycket ad-hoc hantering.

Slutligen kan sägas att pingstdagen 2015 infaller på söndag 24 maj.

Yttrande från COO Öresundståg AB

Den 27 december, en lördag som ska trafikeras som fredag. Det måste naturligtvis vara lördagstrafik det ska vara.

Den 3 april, långfredagen, en helgdag som ska trafikeras som fredag. Det måste naturligtvis vara fel. Öresundståg, Skånetrafiken m.fl. kör den dagen som just en helgdag (=söndagstrafik) men det har de senaste åren varit lördagstrafik i trafikkalendern men vi önskar att det vore söndagstrafik. Fredagstrafik måste hur som helst vara fel.

Den 2 maj, en lördag som ska trafikeras som en fredag. Det måste naturligtvis vara fel, det ska vara lördagstrafik.

Den 14 maj, Kristi himmelfärdsdag, en helgdag som ska trafikeras som en torsdag. Det måste naturligtvis vara fel, det ska vara söndagstrafik.

Pingstdagen infaller den 24 maj, är en söndag som ska trafikeras som en söndag och inget annat.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Den 31 oktober, Alla helgons dag, Öresundståg, Skånetrafiken m.fl. kör den dagen som just en helgdag (=söndagstrafik) men det har de senaste åren varit lördagstrafik i trafikkalendern men vi önskar att det vore söndagstrafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har gjort vissa förändringar i Trafikkalendern utifrån de synpunkter som inkommit.

Bilaga 4.5 - Kapacitetsförutsättningar

Yttrande från Real Rail AB

Bilaga 4.4 Kapacitetförutsättningar

Vi anser att Tågnummer hantering måste förändras hos Trafikverket så detta inte stör eller minskar farten vid ändringar. Detta gäller inte minst om/när successiv tilldelning genomförs. Varför inte bokstäver framför ett fyrsiffrigt tågnr (se flyget)

Trafikverkets kommentar

Vi takar för synpunkten och frågan hanteras i projektet.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 4.2, 4.2 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

SJ föreslår mot bakgrund även incident i kapacitetstilldelningsprocessen för T14 följande justering;

"Trafikverket kommer att granska de inlämnade uppgifterna, och om det finns tveksamheter kan Trafikverket överpröva uppgifterna. I ett sådant fall kan ska Trafikverket komma att begära en verifiering av uppgifterna, för att säkerställa att rätt prioriteringskategori sätts för ett tågläge. "

Trafikverkets kommentar

Den föreslagna ändringens juridiska konsekvenser har inte varit möjliga att utvärdera varför Trafikverket avstyrker önskemålet kortsiktigt. Trafikverket kommer dock att göra en juridisk utvärdering och därefter avge ett mer definitivt svar.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 4.2, 5.2 kostnadsparametrar för associationer

Bruten associationskostnad för FOH, FOS och FOL är orimligt höga. De riskerar att premiera orobusta trafikupplägg med tajta vändningar och bör justeras ned ordentligt eller utgå.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Syftet med denna typ av associationer är att konsekvenser för de sökandes produktionskostnader ska avspeglas i den kostnadsmodell som används. Principiellt vore det därför felaktigt att ta bort denna komponent i modellen. Däremot kan Trafikverket inte utesluta att tillämpningen av modellen kan ha varit tveksam i arbetet med tågplan 2014, där denna typ av kostnad fallit ut i jämförelser. Så långt som vi kunnat följa upp utförda beräkningar har inte den tilldelning som de facto blivit följden av beräkningsmodellen blivit fel och utfallet i form av tilldelad kapacitet har därmed inte påverkats. Inför arbetet med tågplan 2015 kommer denna fråga uppmärksammas.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 4.2, 6.3 Beräkningsmodell för samhälleekonomiska kostnader, 6.4 Kostnad för "ej tågläge"

Transporttidskostnad bör ej beaktas vid jämförelse av tåg med samma uppdrag inom samma prioriteringskategori eftersom det premierar långsammare tåg, vilket inte ger störst samhällsnytta.

Kostnad för transportsträcka bör ej beaktas vid jämförelse av tåg med i huvudsak samma uppdrag.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer under den närmaste tiden att se om kostnadsmodellen för "ej tågläge" kan modifieras för att fungera på ett rimligare sätt. Om en lösning finns kan en förändring komma att ske genom ett avvikelsemeddelande.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 5, Tjänster

Avsnitt 5.3.1 - Användning av kontaktledning

Yttrande från SJ AB

5.3.1 Användning av kontaktledning

Krav på elmätare på jämvägsfordon står i strid mot gällande teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD Energi). Det är därmed ett otillåtet nationellt särkrav och saknar giltighet. Meningen "De elfordon som nyttjar drivmotorström ska vara utrustade med elmätare som tillhandahålls av Trafikverket" bör därmed strykas. Vidare finns under punkt 5.4.1 texten "Tillståndet att använda el ingår i trafikeringsavtalet för fordon utrustade med elmätare som tillhandahålls av Trafikverket". Denna bör också strykas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket planerar att påbörja en ny upphandling för leverans av elmätare till järnvägsfordon. Detta gör att kravet stryks ur Järnvägsnätsbeskrivningen 2015.

Avsnitt 5.3.4 - Godsterminaler

Yttrande från Green Cargo AB

5.3.4

Kapacitet på lastplats

Green Cargo anser att vi enbart skall kontakta Trafikverket om lastplatsen är ostädad. Det är Trafikverkets ansvar att den som tilldelats tjänsten också kan använda den som det är tänkt.

Green Cargo anser att det är mycket märkligt att TRV vid snöröjning har möjlighet att lägga upp snön bredvid spåret och inte på lämpligplats. Detta kan ju innebära att lastplatsen ej är användbar som tänkt då den som tilldelats tjänsten skall använda densamma.

Trafikverkets kommentar

Under Trafikverkets projekt, där förutsättningarna för tjänsten "Kapacitet på lastplats" utreddes och där tjänsten formades, hölls ett antal kundintervjuer och work-shops med branschen. Kundintervjuerna visade att det fanns olika syn; vissa ville att Trafikverket tar ett helhetsansvar och organiserar så att spår och ytor städas och snöröjs medan andra inte bedömer att Trafikverket har incitament att finna prisvärda lösningar och att det därför kommer att bli dyrt för kunderna som i slutändan ska stå för dessa kostnader. På en work-shop med branschen var deltagarna eniga om att den bästa lösningen vore att Trafikverket tog ansvar för snöröjning av spåret och att de kunder som använder tjänsten "Kapacitet på lastplats" själva tar ansvar för snöröjning av lastytor samt städning av lastplatsen.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverket erbjöd därför tjänsten "Kapacitet på lastplats" enligt branschens förslag.
Skrivningen om den röjda snöns placering ändras till att snö kan komma att läggas upp "i zonen mellan spåret och lastytan".

Avsnitt 5.3.7 - Uppställning

Yttrande från SJ AB

5.3.7 Uppställning

Trafikverket önskar att behov av spår för uppställning anges i form av spårlängd och tidpunkter. Detta låter sig inte göra för SJ på bangårdar och depåområden med ett stort antal fordon och omfattande terminalverksamhet. För SJ:s del gäller detta framförallt 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 vissa spår också ger tillgång till vissa faciliteter för städning, fekalietömning eller vattentryckning. Detta blir extra tydligt eftersom dessa faciliteter inte ägs eller tillhandahålls av eller genom Trafikverket.

"Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon."

Denna skrivning är i flera avseende otydlig om var gränsen går för att knyta en viss uppställning (tåglägen). Detta är särskilt tydligt inom depåområden med verkstäder och andra faciliteter för serviceåtgärder där ankommande fordonsindivider kan få andra utgångar p.g.a. av dessa aktiviteter. I samband med Trafikverkets inriktningsbeslut gällande uppställning måste också Trafikverket bli mer tydligt och införskaffa förståelse att tjänster som städning och andra terminalarbeten ingår i tågbildningsarbetet och måste utföras på Trafikverkets uppställnings- och plattformsspår eftersom det inte finns några andra spår för detta.

Trafikverkets kommentar

Vid ansökan om uppställning går det bra att ansöka om specifikt spår med motivering om varför detta behov finns. Trafikverket arbetar nu aktivt med att göra tjänsten "Uppställning" tydlig och ser över beskrivningen både avseende utformning och var den geografiskt erbjuds.

Avsnitt 5.4.3 - Service för tåg

Yttrande från SJ AB

5.4.3 Service för tåg & 5.4.6 Andra tilläggstjänster

Trafikverket erbjuder inte tjänster som "Service för tåg" eller andra liknande tilläggstjänster.

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

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

Trafikverkets kommentar

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 (remissversion 2013-06-14) föreslås åtgärder med koppling till depåverksamhet. Trafikverket föreslår exempelvis ombyggnationer av Hagalunds bangård där dessa åtgärder bygger på den funktionsutredning som Trafikverket genomförde tillsammans med Jernhusen och i dialog med bland annat SJ.

Vad gäller nyanläggningar så bedömer Trafikverket sin roll som aktiv. Det nya arbetssättet med åtgärdsvalsstudier som föregår infrastrukturplaneringens ordinarie planeringsprocesser, förutsätter ett aktivt deltagande från såväl Trafikverket som övriga berörda aktörer och intressenter. Åtgärdsvalsstudier där depåverksamhet förekommer är exempelvis den för Borlänge bangård samt den för Örebro C och Örebro S. Vidare har Trafikverket arbetat med en fördjupad förstudie för Tomtebodas bangård. Inom ramen för denna studie har bl.a. olika servicefunktioner för persontrafikfordon föreslagits.

Trafikverket engagerar sig i sådant som rör villkor och förutsättningar för depårelaterad verksamhet. Som sammankallande för Nationellt depåråd och inom ramen för detta forum har Trafikverket bl.a. låtit genomföra en aktörskartläggning, där vi fått en samlad bild över olika problemområden. En av slutsatserna är att Trafikverket måste tydliggöra sin roll i förhållande till marknaden, bl.a. i fråga om villkor och förutsättningar för fordonsservice på Trafikverkets anläggningar. Trafikverket har därför påbörjat ett utvecklingsarbete i syfte att förtydliga riktlinjer för tillhandahållande och nyttjande av olika tjänster i samband med uppställning.

Avsnitt 5.4.4 - Tågbildningstjänster

Yttrande från SJ AB

5.4.4 Tågbildningstjänster

JNB bör innehålla en beskrivning av tjänsterna som ISS tillhandhåller i Hagalund eftersom det sker på uppdrag av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket uppmanar ISS Facility Services AB att presentera sina tjänster på sin hemsida. En länk till denna kan finnas i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Avsnitt 5.4.5 - Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

Yttrande från Real Rail AB

Specialtransporter

Öppettider för behandling måste vara daglig eller när behov finnes för JF och inte endast kontorstid vardag. Vi kör kvällar o helger och önskar då den service som behövs Kan man ordna detta under helger o kvällar med förstärkning av operativa tågledning så går det också men något trafikhinder för denna sak skall ej förekomma.

(Denna skrift fanns med förra året också)

Beställningsförfarandet i Spectra skall vara gemensamt före och efter ”24 timmars”

Trafikverkets kommentar

För att säkerställa att transporttillstånd hinner utfärdas och så att transporten kan framföras enligt kundens önskemål, ska ansökan vara Trafikverket tillhanda senast två arbetsdagar innan transportens avgång.

Vid störningar i trafiken hanteras all omplanering av tilldelade tjänster operativt.

Bilaga 5.1 – Trafikinformation

Yttrande från SJ AB

Bilaga 5.1 Trafikinformation

Formuleringen "så långt det är möjligt" förekommer på flera ställen. SJ anser att ambitionsnivån är för lågt och generellt ställd, den borde formuleras mer konkret och med större fokus på resenärens behov.

Trafikverkets kommentar

Uttrycket hänsyftar till att de många platserna för resandeutbyte har så olika tekniska förutsättningar för presentationen av annonseringsinformationen. Trafikverket kan tyvärr inte leverera samma mängd information på samtliga platser och i samtliga kanaler. För att möjliggöra för resenärerna att själva hitta relevant trafikinformation för samtliga trafikplatser med resandeutbyte har vi tjänsten "Läget i trafiken" via smarta telefoner.

Bilaga 5.2 - SLA Trafikinformation

Yttrande från SJ AB

Bilaga 5.2 SLA Trafikinformation

SJ saknar tydliga leveranskriterier och sanktioner om inte leveransen är enligt kriterierna. Det är viktigt att leverans kan mätas både kvantitativt och kvalitativt.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

SLA reglerar den kvantitativa leveransen. I det fall brister förekommer i leveransen ska åtgärder vidtas enligt avtal.

Yttrande från Västtrafik AB

SLA Trafikinfo

Västtrafik välkomnar Trafikverkets förslag om att upprätta SLA om Trafikinformation. Vi deltar gärna i dialog och förarbetet med att upprätta SLA.

Trafikverkets kommentar

Om Västtrafik ser förbättringsmöjligheter, så välkomnar Trafikverket en dialog om detta.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 6, Avgifter

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

6. Avgifter.

DB Schenker Rail Scandinavia är fortsatt bekymrad över de kontinuerliga banavgiftshöjningar som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan, så även till 2015.

Höjningen har redan inneburit att till att fler transporter förs över till vägarna. Vi anser att kvaliteten i järnvägssystemet först måste stärkas innan banavgifterna höjs.

Ett tydligt exempel är bokningsavgiften 6.3

Yttrande från Green Cargo AB

6. Avgifter.

Green Cargo är fortsatt bekymrad över de kontinuerliga banavgiftshöjningar som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan, så även till 2015.

Höjningen har redan inneburit att till att fler transporter förs över till vägarna. Vi anser att kvaliteten i järnvägssystemet först måste stärkas innan banavgifterna höjs.

Ett tydligt exempel är bokningsavgiften 6.3.

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Tåglägesavgiften bör höjas radikalt särskilt på högtrafikerade banor medan spåravgiften bör ligga som högst på 2012 års nivå. Detta ger ett incitament för att köra färre men mer välfyllda tåg. Spåravgiften blir en allt högre del av infrakostnaden. En hög spåravgift slår dessutom hårt på tunga transporter.

Yttrande från MTR Nordic AB

6.3, avgifter:

o Generellt vänder vi oss kraftigt emot kraftigt höjda banavgifter för tågtrafik vilket missgynnar det mest miljömässigt effektiva transportmedlet. Det har i olika sammanhang framförts att de svenska banavgifterna är väldigt låga i ett europeiskt perspektiv. Jämförelsen haltar dock eftersom i flera av de länder som har högre banavgifter ingår infrastrukturägaren i samma organisatoriska enhet som trafikoperatören (ofta med trafikmonopol). Därmed blir banavgifter bara en internt transferering av pengar. Självklart är vi dock generellt positiva till de betydande långsiktiga investeringar som Trafikverket gör för att öka robustheten i trafiksystemet.

o Persontågstrafik bär idag en betydligt större andel av de marginalkostnader som denna trafik förorsakar än vad godstrafik gör. Vi ställer oss frågande till att denna obalans inte utjämnas mer i nuvarande avgiftsförslag.

o Vi föreslår också en signifikant höjning av avgifterna för långtidsuppställning i anslutning till stationerna i större städer, med bakgrund i den kapacitetsbrist som

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

råder. Vi noterar att det på dessa uppställningsplatser står ett stort antal fordon som sällan, eller aldrig, används vilket missgynnar aktörer som är i större behov av stationsnära uppställningsplatser med flitigt utnyttjade fordon.
o MTR vill poängtera att vi ställer oss positiva till de betydande höjningar av kvalitetsavgifter som föreslås.

Yttrande från SJ AB

Allmän utgångspunkt för avgifterna 2015 är att de stora kvalitets bristerna i infrastrukturen kvarstår. Det är därför inte rimligt att höja avgifterna utan att kvaliteten hos infrastrukturen väsentligen har förbättrats. Vi är medvetna om det krav på fördubbling av avgifterna till 2020 som TRV har fått av regeringen. Men vi hävdar att den rätta ordningen är att först höja kvaliteten och sedan avgifterna. Konkurrenten blir allt större såväl inom som utanför järnvägssektorn därför är det viktigare än någonsin att avgifterna upplevs som transparenta och rimliga och baserade så vitt möjligt på ett verkligt kostnadsunderlag. För de avgifter som klassas som marginalkostnadsberoende är det så föreskrivet i den svenska järnvägslagen.

Trafikverket har medvetet valt att ignorera järnvägslagen och höjt till exempel spåravgifterna utan att presentera något underlag som visar att avgiften borde höjas. Det finns äldre underlag hos TRV som visar på betydligt lägre kostnader. Vi kräver därför att alla marginalkostnadsberoende avgifter justeras till en verklig nivå. Enligt uppgift kommer ett kommande EU direktiv att stipulera att spåravgifterna skall vara kostnadsbaserade. Det är ytterligare ett skäl till att återgå till kostnadsbaserade avgifter. När infrastrukturavgifterna infördes var alla avgifter kostnadsbaserade, nu är ingen avgift kostnadsbaserad.

6.3.3 Tillträde till angränsande serviceanläggningar enligt 5.3

Avgiftsnivån för uppställning i Hagalund, Malmö och Göteborg kommer att ha höjts med 800 % från 2012 till 2015. En höjningstakt som SJ anser vara orimlig.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

6.1 Avgiftsprinciper

Storleken av ökningen av banavgifterna bör redovisas tydligt så att alla intressenter kan beräkna konsekvenserna av dessa. Särskilda avgifter bör också särredovisas, till exempel den avgift som persontrafiken betalar för finansiering av Öresundsbron enligt tidigare beslut.

Trafikverkets kommentar

Höjning av banavgifterna

Höjningen av banavgifterna har kommenterats av ett antal järnvägsföretag, som betonar vikten av att avgiftssättning av järnvägstransporter görs med hänsyn till

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

andra trafikslag, och att järnvägens kvalitet vägs in när avgifterna sätts. Ett järnvägsföretag önskar förklaring till att skillnaden mellan persontrafik och godstrafik inte utjämnas mer i JNB2015. Ett annat järnvägsföretag framhåller att spåravgiften som baseras på vikt inte bör sänkas till 2012 års nivå, och att avgift baserat på tågkilometer istället bör höjas kraftigt för att ge högre incitament till ökad fyllnadsgrad.

Enligt järnvägslagen ska Trafikverket fastställa avgifterna för minimipaketet till den nivå som motsvarar den kortsiktiga marginalkostnaden för den trafik som bedrivs. Lagen säger inte hur eller i vilka enheter avgifterna ska tas ut.

Trafikverkets avgifter når idag inte upp till denna nivå. Den höjning som Trafikverket i anledning av järnvägslagens bestämmelse aviserat i underlaget till nationell plan för transportinfrastruktur och i det regeringsuppdrag Trafikverket har om utformning av banavgifterna som styrmedel leder på sikt till att avgifterna sammantaget kommer att täcka den kortsiktiga marginalkostnaden.

Det stämmer att persontrafiken betalar en större andel av de kortsiktiga marginalkostnader de ger upphov till i förhållande till vad godstrafiken betalar för sina. En höjning av de avgifter som främst belastar godstrafiken belastar också persontrafiken. I JNB2015 är avgiftshöjningen procentuellt sett högre för godstrafiken än för persontrafiken. Trafikverket har gjort en analys av avgifterna i samrådsutgåvan av JNB2015, som redovisas i underlagsrapporten (TRV 2013/1565).

Trafikverket delar uppfattningen att högre kilometerbaserade avgifter kan ge ökat incitament till högre fyllnadsgrad. En balans mellan vikt- och kilometerbaserade avgifter ger möjlighet att på sikt utforma avgifterna på ett sådant sätt att incitament för ökad fyllnadsgrad ges samtidigt som incitament för mer spårvänliga fordon. Trafikverket eftersträvar därför en jämn fördelning mellan dessa.

Färre avgifter

I samrådet har järnvägsföretag på olika sätt kommenterat att Trafikverket lagt in beloppen motsvarande driftsavgift och olycksavgift i tåglägesavgifterna. Avgifterna för minimipaketet ska enligt järnvägslagen minst motsvara de kostnader som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs. Detta ska motsvara den så kallade kortsiktiga marginalkostnaden för den trafik som går på Trafikverkets anläggning. Med kortsiktig marginalkostnad menas den tillkommande kostnad som uppstår av ett tillkommande tåg, när anläggningen har bibehållen standard. Det finns skattningar gjorda för till exempel marginalkostnaderna för drift, underhåll respektive reinvestering, se sid 18 ff, samt tabell 23 i underlagsrapporten för JNB2015. De är delvis baserade på data som har några år på nacken. VTI har fått ett regeringsuppdrag att göra nya skattningar av marginalkostnaderna för alla trafikslag, och kommer därför att komma med uppdaterade skattningar för järnvägen.

Järnvägslagen säger inte att Trafikverket ska ta ut avgifterna i någon särskilt angiven enhet. Trafikverket har under flera år tagit ut avgifter för minimipaketet i bruttoton-kilometer, tåg-kilometer och passager utan att tillsynsmyndigheten haft något att erinra.

Trafikverket ser med fördel en fördelning av avgifterna för minimipaketet där en avgift per kilometer och en per bruttoton-kilometer ger möjlighet att ge styrsignaler

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

om kapacitet respektive slitage. De bakomliggande beräkningarna för den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden är de samma oavsett hur många eller hur får rubrikindelningar avgifterna tas ut under.

Långtidsuppställning/Uppställning

I samrådet har framförts att avgifterna för långtidsuppställning i anslutning till stationerna i större städer bör höjas, med bakgrund i den kapacitetsbrist som råder. Det har också framförts att det inte är rimligt att avgifterna för uppställning i Hagalund, Malmö och Göteborg höjs 800 % från 2012 till 2015.

Trafikverket påbörjade 2012 en differentiering av avgiften för tjänsten uppställning med syfte att påverka efterfrågan av uppställning i områden där det råder stor kapacitetsbrist. Den löpande ökande differentieringsgraden syftar även till att skapa förutsättningar för andra aktörer att på marknadsmässiga grunder kunna investera i infrastruktur för tjänster som uppställning. För att öka differentieringsgraden sänktes 2012 avgiften för uppställning med 40 % på de platser som inte tillhör Zon A. Nivån för Zon B har haft en oförändrad avgift under perioden 2012-2015.

Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB

Kalmar Länstrafik är medvetna om den plan som finns för den stegvisa höjningen av kvalitetsavgifterna.

De pengarna som kommer in till Trafikverket ska användas till att förbättra infrastrukturen.

Kalmar Länstrafik skulle vara tacksam om lite av de pengarna återinvesteras i punktlighetshöjande åtgärder på Stångådalsbanan och Tjustbanan och inte bara i storstadsregionerna.

Trafikverkets kommentar

Kvalitetsavgifterna ska fungera som ett incitament för respektive aktör och motivera till att förebygga driftstörningar i infrastrukturen. Under 2012 var Trafikverket nettobetalare avseende kvalitetsavgifter.

De banavgifter som Trafikverket tar ut bidrar i finansieringen av åtgärder för att förbättra kvalitet och prestanda i järnvägssystemet i och med att det bidrar i finansieringen av drift, underhåll och reinvesteringar.

Yttrande från Real Rail AB

Vi anser att ökningen allmänt på samtliga avgifter är alldeles för stor och kan medföra en negativ utveckling för hela godstrafiken. Vi önskar att ha kvar den snabba kombitrafiken som vi kör långväga genom Sverige på spåret.

Kvalitet Avgifter

Hur skall man klara ut detta med avgifter när man inför Successiv tilldelning. Nya o slopade inställda tåg skapar detta inte avbokningsavgifter? Då skulle hela vinsten med detta projekt försvinna. Är det inte så att man måste se över alla projekt inom

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverket och få ett bra samband som då leder till ett bra resultat för Trafikutövaren. Vi önskar inte medverka att detta bara blir ett administrativt avgiftskaos. Vi tror på Successiv tilldelning men menar på att tågnummer hantering samt avbokningsavgifter måste lösas så att kapacitets tilldelning fungerar

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

Trafikverket kommer i det fortsatta utvecklingsarbetet att ta hänsyn till hur olika delar i utvecklingen kan samordnas och fungera tillsammans.

Yttrande från Mälardalstrafik AB

6.1 Avgiftsprinciper

Banavgifterna har ökat kraftigt de senaste åren och signalerna är att avgifterna fortsätter öka betydligt mer än generell index. Den generella ökningen i procent mellan tågplanerna bör sammanfattas i JNB för att tydliggöra utökningstakten.

Avgifterna för särskilda infrastrukturprojekt bör, även om avgifterna är inarbetade i de generella avgifterna, redovisas separat för att kunna följa att vissa avgiftsnivåer är destinerade för vissa projekt.

I materialet bör det framgå motiven till olika procentsatser för persontrafik jämfört med godstrafik vid ”avbokning av tåglägen”.

I kvalitetsavgiften har orsak ”sent från depå” en lägre avgift (15 kr isf 50 kr/min), vilket också bör förklaras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

Trafikverket har vid introduceringen av kvalitetsavgifter valt en strategi som bl.a. innebär ett försiktigt införande och där modell och avgiftsnivåer får utvecklas

successivt. I dialog med branschföreträdare bl.a. Branschföreningen

Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik bestämde Trafikverket att vissa orsakskoder, bl.a. JDE, initialt ska ha en lägre avgift. På sikt kommer avgiften för

olika orsakskoder att harmoniseras.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik

Tabell 6.1 Bokningsavgift

Skälet till varför det finns en skillnad i bokningsavgift mellan persontåg och godståg bör redovisas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

Yttrande från Västtrafik AB

(Av) bokningsavgifter inställda tåg

Västtrafik vill understryka att Trafikverket måste ta fram relevant underlag avseende statistik på inställda tåg p g a banarbeten och brister i infrastrukturen.

Vår uppfattning är att banarbeten eller brister i infrastrukturen är orsaken till merparten av de persontåg som ställs in under ett trafikår..

Vi ställer oss därför tveksamma till att en avbokningsavgift införs för tåg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt.

Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer

att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika

förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större

utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Orsakskodstrukturen för bokningsavgiften kommer att behandlas i ett ytterligare samråd med branschen. Trafikverkets inställning är att järnvägsföretagen inte ska betala bokningsavgift för sådant som beror på exempelvis Trafikverket.

Avsnitt 6.2 – Tariffer

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

6.3 Tariffer

Bokningsavgift

Straffavgift på ändringar för oss som verkar på en hårt konkurrensutsatt godsmarknad kommer att leda till kraftigt ökade kostnader utan att någon nytta kommer järnvägsföretagen tillgodo. Genom att lägga bokningsavgift på ändringar hindrar Trafikverket järnvägsföretagens försök att möta industrins behov av kostnadseffektiva transportupplägg. Bokningsavgiften slår i huvudsak ensidigt och kommer att sänka järnvägssektorns konkurrenskraft vad gäller godstransporter.

Bokningsavgift i dess föreslagna utformning ger inget incitament till Trafikverket att leverera en bättre årsplan eller tåglägen adhoc. Istället kan det bli så att en sämre kvalitet på kapacitetstilldelningen ger Trafikverket högre intäkter i form av straffavgifter på ändringar. Det trafikverket i verkligheten säger med bokningsavgiften är;

Var nöjda med det vi levererar även om det håller dålig kvalitet och inte passar er produktion... om inte bestraffar vi er ekonomiskt.

Som godstrafikföretag ser DB Schenker Rail Scandinavia hela tiden hur våra godståg ställs åt sidan för möte med i princip alla persontåg. Det spelar ingen roll om dessa persontåg bara går enstaka veckodagar eller en kortare period. Godstågen får stå på möten under hela årsplan vilket innebär att vi belastas med skogstid även när persontågen inte går. För att minska skogstid och effektivisera resursanvändningen behöver godstågen med andra ord differentierade tidtabeller beroende på aktuell mötesbild. Sådana tidtabeller klarar Trafikverket inte av att konstruera under ordinarie kapacitetstilldelning. Järnvägsföretagen hänvisas till att nöja sig med det man får eller försöka rätta till i adhoc-processen. För dessa ändringar vill nu Trafikverket straffa oss med en bokningsavgift, vilket inte är acceptabelt.

DB Schenker Rail Scandinavia anser dock att någon form av sanktion bör drabba de järnvägsföretag som missbrukar kapacitetstilldelningsprocessen. Exempel på missbruk kan vara att ett järnvägsföretag regelmässigt ansöker om tåglägen som inte är allvarligt menade att användas, för att sedan avbeställa efter fastställd tågplan. För att komma åt denna form av missbruk utan att bestraffa järnvägsföretagen för egna tillkortakommanden behöver dock Trafikverket arbeta om reglerna för när bokningsavgift ska tas ut. Dessa regler bör också ge incitament

2013-12-13
Ärendnr: TRV 2013/1565
Projektnr:

till Trafikverket att sköta sin del av avtalen. Om exempelvis korttidsplaneringen inte levererar i tid så bör järnvägsföretagen ha rätt att ta ut en avgift.

Ett alternativ till bokningsavgift kan vara att järnvägsföretag, som regelmässigt ansöker om tåglägen som sedan avbeställs, prioriteras ner mot övriga i kapacitetstilldelningen. Exempel; ett järnvägsföretag ansöker om ett tågläge för att sedan ställa in efter fastställelsen. Om samma företag ansöker om samma tågläge till nästa tågplan så prioriteras den ansökningen ner mot övriga ansökningar i kapacitetstilldelningen. Det är viktigt att Trafikverket hittar metoder för att motverka missbruk utan att för den skull straffbelägga nödvändiga ändringar som gynnar järnvägssektorn och i förlängningen Trafikverket självt.

Tåglägesavgift

Av bekvämlighetsskäl är i JNB 2015 Driftsavgift, Olycksfallsavgift och Tåglägesavgift sammanslagna under en gemensam beteckning, "Tåglägesavgift". Vilka avgifter som döljer sig under denna rubrik framgår dock av underlagshandlingarna. DB Schenker Rail Scandinavia förutsätter att bokningsavgiften (om den alls ska finnas), baseras på den verkliga tåglägesavgiften och inte på avgiften under samlingsnamnet. Bokningsavgift ska med andra ord inte baseras på driftavgift och olycksfallsavgift, utan endast på tåglägesavgift.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten. Trafikverket har vidare tagit hänsyn till synpunkter från bl.a. godstrafikföretag och ändrat bokningsavgiftens nivå beroende på tidsperspektiv och framförhållning till den planerade tidpunkten för tågläget jämfört med samrådsversionen.

Yttrande från Green Cargo AB

6.3 Tariffer

Bokningsavgift

Straffavgift på ändringar för oss som verkar på en hårt konkurrensutsatt godsmarknad kommer att leda till kraftigt ökade kostnader utan att någon nytta kommer järnvägsföretagen tillgodo. Genom att lägga bokningsavgift på ändringar hindrar Trafikverket järnvägsföretagens försök att möta industrins behov av kostnadseffektiva transportupplägg. Bokningsavgiften slår i huvudsak ensidigt och kommer att sänka järnvägssektorns konkurrenskraft vad gäller godstransporter.

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

Bokningsavgift i dess före slagna utformning ger inget incitament till Trafikverket att leverera en bättre årsplan eller tåglägen adhoc. Istället kan det bli så att en sämre kvalitet på kapacitetstilldelningen ger Trafikverket högre intäkter i form av straffavgifter på ändringar. Det trafikverket i verkligheten säger med bokningsavgiften är;

Var nöjda med det vi levererar även om det håller dålig kvalitet och inte passar er produktion ... om inte bestraffar vi er ekonomiskt.

Som godstrafikföretag ser Green Cargo hela tiden hur våra godståg ställs åt sidan för möte med i princip alla persontåg. Det spelar ingen roll om dessa persontåg bara går enstaka veckodagar eller en kortare period. Godstågen är stå på möten under hela årsplan vilket innebär att vi belastas med skogstid även när persontågen inte går. För att minska skogstid och effektivisera resursanvändningen behöver godstågen med andra ord differentierade tidtabeller beroende på aktuellmötesbild. Sådana tidtabeller klarar Trafikverket inte av att konstruera under ordinarie kapacitetstilldelning. Järnvägsföretagen hänvisas till att nöja sig med det man får eller försöka rätta till i adhoc-processen. För dessa ändringar vill nu Trafikverket straffa oss med en bokningsavgift, vilket inte är acceptabelt.

Green Cargo anser dock att någon form av sanktion bör drabba de järnvägsföretag som missbrukar kapacitetstilldelningsprocessen. Exempel på missbruk kan vara att ett järnvägsföretag regelmässigt ansöker om tåglägen som inte är allvarligt menade att användas, för att sedan avbeställa efter fastställd tågplan. För att komma åt denna form av missbruk utan att bestraffa järnvägsföretagen för egna tillkortakommanden behöver dock Trafikverket arbeta om reglerna för när bokningsavgift ska tas ut. Dessa regler bör också ge incitament till Trafikverket att sköta sin del av avtalen. Om exempelvis korttidsplaneringen inte levererar i tid så bör järnvägsföretagen ha rätt att ta ut en avgift.

Ett alternativ till bokningsavgift kan vara att järnvägsföretag, som regelmässigt ansöker om tåglägen som sedan avbeställs, prioriteras ner mot övriga i kapacitetstilldelningen. Exempel; ett järnvägs företag ansöker om ett tågläge för att sedan ställa in efter fastställelsen. Om samma företag ansöker om samma tågläge till nästa tågplan så prioriteras den ansökningen ner mot övriga ansökningar i kapacitetstilldelningen. Det är viktigt att Trafikverket hittar metoder för att motverka missbruk utan att för den skull straffbelägga nödvändiga ändringar som gynnar järnvägssektorn och i förlängningen Trafikverket självt.

Tåglägesavgift

Av bekvämlighetsskäl är i JNB 2015 Driftsavgift, Olycksfallsavgift och Tåglägesavgift sammanslagna under en gemensam beteckning, "Tåglägesavgift". Vilka avgifter som döljer sig under denna rubrik framgår dock av underlagshandlingarna. Green Cargo förutsätter att bokningsavgiften (om den alls ska filmas), baseras på den verkliga tåglägesavgiften och inte på avgiften under samlingsnamnet. Bokningsavgift ska med andra ord inte baseras på driftavgift och olycksfallsavgift, utan endast på tåglägesavgift.

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten.

Trafikverket har vidare tagit hänsyn till synpunkter från bl.a. godstrafikföretag och ändrat bokningsavgiftens nivå beroende på tidsperspektiv och framförhållning till den planerade tidpunkten för tågläget jämfört med samrådsversionen.

Yttrande från Hector Rail AB

Kapitel 6.3 Tariffer

En generell kommentar är att den kontinuerliga ökningen av infrastrukturavgifterna är oroande och riskerar enligt vår uppfattning att leda till att järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag reduceras. Inför 2015 planeras höjningar av bl.a. spåravgiften från 0,0045 till 0,0050 SEK/bruttotonkm samt stora höjningar av tåglägesavgifterna utöver det som beror på att Driftsavgift och Olycksavgiften inkluderats i dessa.

Eventuella höjningar av banavgifterna måste göras på ett sätt som är konkurrensneutralt i förhållande till avgiftsnivån för andra transportslag och de måste även motsvaras av en högre teknisk tillförlitlighet hos järnvägsnätet.

Bokningsavgift

För tilldelad kapacitet för tågläge som avbokas av järnvägsföretag föreslås en ny (av-) bokningsavgift. Det föreslås att vid avbokning:

- 60 dagar eller tidigare före ett tågs planerade avgångstid från utgångsstationen ska 20 % (persontrafik) resp. 10% (godstrafik) av ett tågs tåglägesavgift tas ut.
- Mellan 59 dagar och 24 timmar före ett tågs planerade avgångstid från utgångsstationen ska 40 % (persontrafik) resp. 20% (godstrafik) av ett tågs tåglägesavgift tas ut.

Våra synpunkter är att:

- Avbokning av tåg >60 dagar i förväg måste vara avgiftsfri. Den kapacitet som frigörs kan ju användas på nytt av andra. Här måste Trafikverket hitta en modell för att tillvarata kapacitet som frigörs under löpande tågplan.
- Eventuella avbokningsavgifter bör istället styra mot att sena avbeställningar blir mera kostsamma, medan tidiga avbeställningar inte blir det. Inom godstrafiken finns betydligt större variationer i transportbehovet och därmed större behov av tidtabellsanpassningar än hos den mera tidtabellsstyrda persontrafiken.
 - o Tåglägen som ersätts av andra tåglägen, till exempel p.g.a. ändrade kundönskemål, bör kunna avbeställas utan kostnad (till exempel om de avbeställs och nybeställs vid samma tidpunkt - som i Danmark)

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

- Nivån på de föreslagna avgifterna är mycket höga i jämförelse med länder där liknande avgifter redan förekommer. En modell med 10% av en genomsnittlig tåglägesavgift på 3 SEK och en körsträcka på 300 km ger att ett godståg med gångdagar M-F som ställs in på helårsbasis skulle beläggas med en avgift på 22.500 SEK. (som jämförelse 80 € i Tyskland vid >60 dagars framförhållning).
 - o En modell där frister, nivåer och principer harmoniseras med Danmark och Tyskland vore önskvärd då det i internationell trafik oftast handlar om samma tågläge i två eller tre länder.
- Den föreslagna modellen riskerar att leda till att färre tåglägen för kommer att beställas för potentiella kunder. Istället kommer antalet ad-hoc-beställningar att öka.
 - o Detta kommer att skapa en större osäkerhet vid offertgivning och inte vara positivt för järnvägens generella konkurrenskraft.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att det behövs flera olika åtgärder för att utveckla tilldelning av kapacitet och hur kapaciteten kan utnyttjas effektivt. Med ökad efterfrågan blir det än mer viktigt att nyttja den kapacitet som finns tillgänglig på ett effektivt sätt. Trafikverket ser behov av att introducera ekonomiska styrmedel för att bidra till ett effektivt utnyttjande av kapaciteten i järnvägsnätet i framtiden. Trafikverket väljer att introducera bokningsavgiften försiktigt. De olika segmenten har olika förutsättningar. Persontrafiken är mer utbudsstyrd, medan godstrafiken i större utsträckning är beroende av transportköparens agerande. Trafikverket väljer därför att introducera olika avgiftsnivåer för de olika segmenten. Trafikverket har vidare tagit hänsyn till synpunkter från bl.a. godstrafikföretag och ändrat bokningsavgiftens nivå beroende på tidsperspektiv och framförhållning till den planerade tidpunkten för tågläget jämfört med samrådsversionen.

Yttrande från MTR Nordic AB

o MTR vill poängtera att vi ställer oss positiva till de betydande höjningar av kvalitetsavgifter som föreslås.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket bedömer att kvalitetsavgifter kan fungera som ett incitament för att förebygga driftstörningar i tågtrafiken. Trafikverket kommer i dialog med branschföreträdare löpande pröva hur modellen kan utvecklas för att ytterligare bidra till en bättre kvalitet och punktlighet i tågtrafiken.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Avsnitt 6.3.2 - Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3

Yttrande från Green Cargo AB

6.3.2 Uppställning

Det är inte acceptabelt att tilldela spår som tillhör en rangerbangård för uppställning. Problemet kan då bli att rangerbangården inte till fullo kan utnyttjas för sortering av vagnar utan en ytterligare växling krävs på annan plats. Sävenäs lokstation bör tillföras Uppställning zon B.

Trafikverkets kommentar

Tomteboda, Sävenäs rangerbangård och Malmö godsbangård erbjuder både tjänsten "Kapacitet på rangerbangård" och tjänsten "Uppställning". Det är dock inget av de spår som ingår i rangerbangården som erbjuds för uppställning.

Avsnitt 6.3.4 - Tilläggstjänster enligt 5.4

Yttrande från Green Cargo AB

6.3.4 Tilläggstjänster

I avsnittet anges, bland annat, en regel för debitering av fordon som tillfälligt har elmätare ur funktion. En avgift motsvarande 90% av schablonvärdet avses att användas vid dessa tillfällen. SJ foreslår att denna ändras till:

- Under den tid elmätaren är ur funktion ska fordonet debiteras enligt medelvärde av tidigare forbrukning, men med tillägg av volymdifferens.

I avsnittet anges också att fordon med Trafikverkets elmätare kommer att debiteras enligt aktuellt tim- och områdespris. SJ har inget att erinra mot detta, förutom att den konsekvensbeskrivning som Trafikverket presenterade vid JNB-dagen 1 oktober 2013 ska fastställas och publiceras.

Avgifter på tjänster som Trafikverket tillhandhåller igenom annan entreprenör bör fastställas i JNB, till exempel de tjänster som ISS tillhandhåller i Hagalund på uppdrag av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar

Bevakningen är till för att kunna korrigera villkoret om infrastrukturen förändras så att förutsättningarna för framförandet av transporten ändras. Denna bevakning är avgiftsbelagd, men en ändring i ett villkor belastas inte med någon extra kostnad.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Avsnitt 6.4.1 - Kvalitetsavgifter

Yttrande från Hector Rail AB

6.4.1 Kvalitetsavgifter

Vi konstaterar att Trafikverket föreslår att höja kvalitetsavgifterna till 50 kr/merförseningsminut för såväl förseningar orsakade av Driftledning, Infrastruktur som av Järnvägsföretag. Vi anser att detta är olämpligt av följande skäl:

- Vi anser det inte klarlagt att systemet, i sin nuvarande utformning, styr mot en ökad punktlighet. Detta bör utredas innan avgifterna höjs dramatiskt.
- Systemet som sådant är fortfarande inte inkört och stabilt. Bl.a. finns fortfarande kvalitetsbrister i Trafikverkets orsakskodning av förseningar, något som vid ökade avgiftsnivåer kan leda till att resurser som kunde använts för punktlighetshöjande arbete istället kommer att användas för kvalitetsgranskning av Trafikverkets underlag. Vi anser att kvalitet och stabilitet måste säkras innan en höjning av nivåerna kan diskuteras.
- Den föreslagna nivån kraftigt överstiger nivåerna i andra länder, bl.a. Danmark och Tyskland.

Yttrande från COO Öresundståg AB

Jag vill även passa på och lämna en synpunkt på Orsakskoder för kvalitetsavgifter, Bilaga 6.2.

I avsnitt 2.4, Järnvägsföretagsorsaker (J) finns kod JJF – Ingen uppgift från JF. Det är en kod som alltför ofta används på ett felaktigt sätt och nästintill missbrukas när Trafikverket orsakskodar, det kan handla om så uppenbara saker som tågmöte, korsande tågväg eller tåg före där Trafikverket har den fulla överblicken och ska kunna ange en korrekt orsak men gör inte så. Den används också som en ”slask” när man inget annat vet. Och det drabbar JF hela tiden fast JF många gånger är helt oskyldiga. Nu är det meningen att lokföraren ska ringa in och tala om ifall vad det är som orsakade en merförsening, så görs också men det är långtifrån alla gånger som lokföraren kommer fram till TC för att kunna meddela. Men det förekommer också att lokföraren inte har några problem med sin färd, och ändå kan det då rapporteras JJF fast det egentligen inte är några problem.

Det kommer alltid att finnas oklara orsaker till en merförsening, men att lägga alla dessa på JF är inte rättvist. Ett tågmöte är ett tågmöte, FTF 1, men då det inte går att lita på att Trafikverket rapporterar korrekt måste JF lägga extra mycket arbete på att bevaka detta. Återinför Okänd orsak med en kod som inte belastar vare sig JF eller Trafikverket. Om det är någon okänd orsak som behöver klarläggas i efterhand, då räcker det med att man fördjupar sig i denna, och orsakskodar den på rätt sätt i efterhand. Som det är nu blir det JF som får bära hela bördan med JJF-koden och det åläggs också då JF att minutiöst granska Trafikverkets orsaksrapportering även på orsaker som JF inte råder över.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har vid introduceringen av kvalitetsavgifter valt en strategi som bl.a. innebär ett försiktigt införande och där modell och avgiftsnivåer får utvecklas successivt. Trafikverket har bedömt att det finns behov av att ytterligare skärpa upp kvalitetsavgifterna som incitament för att bidra till att förebyggande insatser vidtas för bättre kvalitet i tågtrafiken.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

6.4.1

Kvalitetsavgift för akut inställda tåg. Tågkompaniet anser att avgiften bör ställas ut vid överdragna banarbeten. Som det är skrivet i samrådsupplagan kan det uppfattas som att dessa undantas.

Bokningsavgift

Hänsyn bör tagas till det faktum att de flesta inställelser som gäller resandetåg kommer sig av en begäran från Trafikverket. Oftast kommer sig inställelserna av ett banarbetsbehov eller liknande. Att JF i dessa fall skulle behöva betala bokningsavgift känns helt orimligt. Kvarstår bokningsavgiften i den slutgiltiga JNB 2015 kommer TRV att få stora problem att få igenom tillkommande banarbeten efter tågplanens fastställande.

Trafikverkets kommentar

Järnvägsföretagen har möjlighet att begära ersättning för produktionsmerkostnader enligt de allmänna villkoren för banarbeten om banarbetstiden förlängs eller om ett nytt banarbete tillkommer, se avsnitt 7.4.3. Trafikverket har därför bedömt att banarbeten inte bör omfattas av kvalitetsavgift för akut inställda tåg.

Orsakskodstrukturen för bokningsavgiften kommer att behandlas i ett ytterligare samråd med branschen. Trafikverkets inställning är att järnvägsföretagen inte ska betala bokningsavgift för sådant som beror på exempelvis Trafikverket.

Avsnitt 6.4.2 - Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Yttrande från Hector Rail AB

6.4.2 Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

En ny avgift införs för Akut inställda tågen och vi ifrågasätter syftet med denna. Ett akut inställt tåg får alltid konsekvenser för järnvägsföretaget i form av negativa kundreaktioner, merkostnader för alternativ lösning alternativt intäktsförluster för inställda heltåg/company trains. Konsekvenserna är dock alltid kännbara för järnvägsföretaget och att man i de fall en inställelse beror på järnvägsföretaget "bestraffas" ytterligare genom en avgift till Trafikverket känns inte logiskt, särskilt då ett akut inställt tåg inte har några negativa konsekvenser för annan trafik.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Kvalitetsavgift för akut inställda tåg ska betalas av den part som är ansvarig för störningen. Det behöver inte bara vara järnvägsföretaget som är ansvarigt, utan det kan även vara Trafikverket. Samma avgift gäller oberoende vilken av parterna som är ansvarig för att tåg ställs in akut.

Avsnitt 6.4.5 - Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Yttrande från SJ AB

6.4.5 Akut inställda tåg

Kvalitetsavgift för akut inställt tåg föreslås utgå för hela sträckan oavsett om det är hela eller del av sträcka som ställs in. En omständighet som kan vara kontraproduktiv då del av sträcka ibland ställs in operativt för att minimera följdverkningar av sent tåg, en försening som inte osannolikt är orsakad av annan än operatören, till exempel vändningar av Köpenhamnståg i Malmö.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har efter samrådet ändrat denna förutsättning. Kvalitetsavgift för akut inställt tåg tas ut för den sträcka som ställs in.

Avsnitt 6.4.6 - Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Yttrande från SJ AB

6.4.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Vid förhandlingar mellan Trafikverket och BTO har det utlovats att förnyad bedömning av kodning ska kunna begäras från 5 minuter och inte 10 minuter som det är stipulerat i samrådsutgåvan. En rimlig justering med tanke på att kostnaden per minut höjs kraftigt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har efter samrådet ändrat nivån för möjlighet att begära omprövning av orsakskod. Precis som SJ föreslår har nivån sänkts till 5 minuters merförsening.

2013-12-13
Ärendnr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Kapitel 7, Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Yttrande från SJ AB

Synpunkter på Allmänna avtalsvillkor, JNB 2015

SJ och Branschföreningen Tågoperatörerna har under flera års tid påtalat att det i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor råder obalans mellan Trafikverket och järnvägsföretagen i fråga om ansvar för skada som part orsakar. Trots att parterna under 2012/2013 förhandlat om förändringar i avtalsvillkoren kvarstår denna obalans.

SJ bär årligen stora kostnader på grund av störningar i tågtrafiken som beror på brister i infrastrukturen. Det handlar till stor del om kostnader och ersättningar enligt EG-förordningen (1371 /2007) om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, t.ex. kostnader för ersättningstrafik och förseningsersättning till kunder. Ta som exempel det fallet att ett tåg blir försenat pga. signalfel eller fel i växel. Utan någon som helst egen förskyllan tvingas SJ, om förseningen överstiger 60 minuter, återbetala viss del av biljettpriset till kund. I många fall tvingas SJ sätta in ersättningstrafik i form av buss och i värsta fall tvingas SJ bekosta mat och logi till kunder som inte kunnat slutföra sin resa samma dag. Samtliga dessa kostnader tvingas SJ bära även om det är Trafikverket som är "felande" part i sammanhanget. En sådan ansvarsfördelning är vare sig rimlig eller samhällsekonomiskt försvarbar.

Redan 2009/2010, då EG-förordningen trädde ikraft, borde möjlighet för järnvägsföretagen att framställa regresskrav gentemot Trafikverket för ekonomisk skada införts (då skadan uppkommit till följd av fel eller brister i järnvägens infrastruktur). Endast om Trafikverket tvingas stå ansvar för ekonomisk skada som uppkommer till följd av fel och brister i infrastrukturen uppstår rätt incitament för Trafikverket att åtgärda dessa fel och brister. Kvalitet och hög tillförlitlighet hos infrastrukturen är en förutsättning för att svensk järnväg ska kunna återupprätta förtroendet hos kunder och allmänhet.

SJ är medvetet om att frågan om införande av regressrätt ingår i uppdraget för den statliga utredning som ska göra en översyn av den svenska järnvägslagstiftningen och föreslå ändringar. Utredaren ska dock inte lämna betänkande förrän februari 2015. Det vore att föredra om branschen snarast möjligt kunde enas om lämplig reglering rörande regresskrav för ekonomisk skada.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket delar uppfattningen om att det vore bra om branschen kunde enas om en lämplig reglering av hur frågor om ekonomisk skada bör hanteras och därmed göra inspel till den statliga utredningen och kunna avge samstämda remissvar till utredningen. Trafikverket är dock inte berett att föregripa utredningen genom att i förväg införa den regressrätt som föreslås i denna synpunkt på Järnvägsnätbeskrivningen.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverket har dock infört en ensidig kvalitetsavgift vid större förseningar där Trafikverket är ansvarigt (exempelvis infrastrukturfel). Ersättningen har successivt höjts sedan den infördes 2012 och höjts även till 2015. Den avgiften ger en viss kompensation för händelser som kan bli föremål för regress. Då ett banarbete stör finns möjligheter att efter reklamation få ersättning merkostnader för tågproduktion (exempelvis ersättningstrafik).

Avsnitt 7.4.3 - Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten

Yttrande från Hector Rail AB

7.4.3 Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten

Fristen för reklamation och begäran om ersättning från järnvägsföretagen för merkostnader i tågproduktion till följd av ändrade banarbeten föreslås kortad från nuvarande nittio (90) dagar till att vara inkommen till Trafikverket inom trettio (30) dagar från den dag då merkostnaderna uppkom. Efter beviljad ansökan om respit med specifikation av merkostnaderna föreslås tiden kunna förlängas till sextio (60) dagar.

Vi anser att de föreslagna fristerna på 30 dagar resp. 60 dagar är allt för korta då järnvägsföretagen inom 30 dagar normalt inte mottagit fakturor för eventuella externa merkostnader m.m. Vi begär därför att den nuvarande fristen på 90 dagar bibehålls.

Yttrande från SJ AB

7.4.3 Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten

Trafikverket föreslår att den tid inom vilken en operatör ska inkomma med reklamation och begäran om ersättning för merkostnader till följd av ändrade banarbeten ska minskas från 90 dagar till 30 dagar. En förändring som SJ inte anser rimlig. Dels inkommer underlag för sådana kostnader sällan inom den tid som Trafikverket uppenbarligen tror och dels kan Trafikverket själva undvika att sådana anspråk framförs genom att inte ändra på banarbeten.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

7.4.3

Vid reklamation av tjänst ska begäran om ersättning inkomma till TRV inom 30 dagar. Efter beviljad ansökan om respit med specifikationen av merkostnaderna kan tiden förlängas till 60 dagar.

Tågkompaniet anser att texten ska ändras så att specifikationen ska inkomma inom 60 dagar. Det är i princip omöjligt att kunna sammanställa kostnaderna inom 30 dagar, skrivningen i sin nuvarande form kommer att innebära en onödig administrativ belastning eftersom ansökan om respit kommer att bli nödvändig vid varje reklamationstillfälle.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

Trafikverkets kommentar

Det väsentliga för Trafikverket är att snabbt få kunskap om att det enskilda tågläget kommer att reklameras. Givetvis är det också önskvärt att snabbt kunna reglera merkostnaderna för tågproduktionen, men Trafikverket inser att det kan ta längre tid att få fram specificerade och verifierade kostnader och är därför beredd att återgå till den tidigare angivna tidsgränsen 90 dagar. Texten i JNB kommer att utformas så att en reklamation måste inkomma inom 30 dagar och reklamationen ska senast inom 90 dagar kompletteras med specificerade och verifierade kostnader. Om dessa tider inte innehålls förfaller rätten till ersättning.

Övrigt

Yttrande från Green Cargo AB

Reflektion över Trafikverket kapacitetstilldelningsprocess i praktiken PERIODEN FÖRE ANSÖKAN T14 INSKICKADES (2013-04-08). De dokument som skall publiceras av Trafikverket i form av Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) har funnits att tillgå för järnvägsföretagen med ambitionen att ansöka om kapacitet på svenskt järnvägsnät till fastlagd datum. Järnvägsnätsbeskrivningen innefattar Trångsektorsplaner gällande Stockholm, Göteborg samt Malmö, innan publicering av Järnvägsnätsbeskrivningen publicerades och då även Trångsektorsplanerna så har Trafikverket fört erforderliga diskussioner med järnvägsföretagen.

PERIODEN FRÅN ANSÖKAN TILL FÖRSTA SAMRÅD/SAMORDNINGSMÖTET (2013-04-09-2013-06-11).

Upplevelse är att Trafikverket under denna period trots tidigare larmklockor överraskades av antalet ansökningar, det stod nu klart för Trafikverket att T14 med det antalet ansökningar som inkom (48 Järnvägsföretag, 7200 tåglägen, 2200 banarbetsobjekt) så skulle det bli problematiskt att tillfredsställa samtliga ansökandes kapacitetsbehov på den tillbuds stående järnvägsinfrastruktur.

SAMRÅD/SAMORDNINGSMÖTE 1 i MALMÖ (2013-06-11 - 2013-06-13).

* Konstruktionsläget på bandelar av stor betydelse (stambanorna) för väldigt många. Innehöll en för stor del icke konstruerade tåglägen.

* För järnvägsföretag som bedriver godstrafik så var en väldigt stor mängd/merparten av ansökta lägen på stambanorna icke konstruerade/konflikthanterande.

* Trots att man efter ansökan T14 kunde konstatera att om all järnvägsinfrastruktur i Sverige skulle vara tillgänglig 24 timmar/dygn 7 dagar/vecka så fanns det sträckor där ansökningarna inte skulle kunna erhålla kapacitet så fanns ingen tanke ur konstruktörernas synvinkel att de 2200 banarbetsobjekten ytterligare minskade den kapacitet som står tillbuds, processen blir då att konstruktörerna konstruerar så många tåg lägen som är möjligt med

2013-12-13

Ärendnr: TRV 2013/1565

Projektnr:

förutsättningen att det finns maxkapacitet hela tiden. När detta är gj olt så lägger man på dessa banarbetsobjekt och då på t.ex. en dubbelspårig bansträckning så minskar kapaciteten med minst 50 procent på en eller eventuellt två stationssträckor vid objekt som kräver ett avstängt spår, då får man starta om processen och åter igen gå in med restriktioner som t.ex. max antal tåg, operativa riktlinjer m.m.

Som representant för ett järnvägsföretag så är det problematiskt när man tvingas medverka i samma process ett flertal gånger, ett järnvägsföretag som bedriver godstrafik på järnväg har väldigt små för att inte säga inga möjligheter att inställa tåg, forsla gods utan det som gäller är omledning via annan sträcka. När processen då bedrivs i flera steg så är det näst intill omöjligt att kunna få grepp på hur man skall kunna producera ingångna avtal med kunder till berört järnvägsföretag, inte nog med att man ansökt om kapacitet för att kunna uppfylla transportavtalet med kunden vilken skall övervakas utan man skall dessutom övervaka kapaciteten ytterligare om det föreligger banarbetsobjekt som kan omintetgöra erhållen kapacitet. Om så är fallet ja då skall järnvägsföretaget vara säker på att omledningskapacitet erhålls på annan bandel samt att om det föreligger banarbetsobjekt som omintetgör denna kapacitet existerar då får planeringen starta från ruta ett igen.

Processen runt ett tågplanarbete måste revideras/förändras/utvecklas då järnvägssektorn i Sverige står för en av de största renoveringarna som skådats och samtidigt ökar mängden järnvägs företag och trafiken både inom person- och godstransporter, att då processen blir att i steg 1 så planeras efter maxkapacitet för att i steg 2 reducera tillgänglig kapacitet på vissa bandelar genom åtgärder på infrastrukturer och i steg 3 får det konsekvensen att behovet av kapacitet på andra bandelar ökar vilka redan kan vara klassade som överbelastade eller att det planeras större insatser på infrastrukturen under samma period kommer troligen inte vara gångbar.

PERIODEN MELLAN SAMRÅDISAMORDNINGSMÖTE 1 i MALMÖ (2013-06-11 - 2013-06-13) OCH SAMRÅD/SAMORDNINGSMÖTE 2 SOLNA (2013-08-20 - 2013-08- 22)

Troligen fick Trafikverket vad det gäller stambanorna fokusera på de järnvägsföretag som ansökt kapacitet för trafik i 200 km/h eftersom det krävdes reduceringar av Utbudet. 2013-06-27 förklarade Trafikverket sträckan Stockholm C - Stockholm södra samt Hagalund som överbelastad infrastruktur vilket var bra eftersom först med detta beslut så kommer den verkliga diskussion igång hos alla om hur man skall utforma kundutbudet samt samarbete mellan järnvägsföretag började sonderas. Eftersom Trafikverket fokuserar på att först lösa persontrafiken så får ju godstågsoperatörerna invänta detta, förhållandevis lite frågor under perioden vilket kan härledas till just att godstågen inte står i fokus.

SAMRÅDISAMORDNINGSMÖTE 2 i SOLNA (2013-08-20 - 2013-08-22).

Intrycket är att Trafikverket till detta andra möte hade mer genomarbetade förslag och var lite tydligare med hur man prioriterar m.m. Dock så verkade det kvarstå mycket arbete runt just överbelastningsbesluten och då vem/vilka som skulle tilldelas vissa tider när det gäller järnvägs företag inom persontrafiken, när det

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

gäller godstrafiken så blev det vid detta möte väldigt klart hur godstrafiken nedprioriteras.

Det är ju t.ex. så att ett slopat tåg kan innebära att 4 - 5 andra tåg också måste slopas eftersom produktionsmaterialet inte finns på rätt plats pga. den första inställelsen, detta kommer ju aldrig till sin rätt i några samhällskostnads kalkyler.

För övrigt när det gäller prioriteringar från järnvägsföretagen vid ansökan om kapacitet, eller angivet dragfordon, eller angiven tågsvikt, eller angiven hastighet så är det några punkter vi vill belysa.

Hur kontrollerar Trafikverket efter erhållen kapacitet att följande motsvarar det som angetts i ansökan.

- * Hastighet: Hur säkerställer Trafikverket att en högre hastighet inte allgivets i ansökan mot verkligt utfall?
- Dragfordon: Hur säkerställer Trafikverket att ett järnvägsföretag inte använder t.ex. diesellok när ellok är angivet i ansökan?
- * Prioriteringskriterier: Hur kan man lägga högsta prioritet på samtliga tre 200 km/h-tåg eller tre lokala pendeltåg som avgår kl. 05:55, 06:00, 06:05 med samma destination?
- Hur säkerställer Trafikverket att ett järnvägsföretag inom persontrafik uppfyller kriterierna när det gäller antal resande?

Det andra Samråd/samordningsmötet var bättre ur den synvinkeln att processen hade framskridit och mer sakfrågor om kapacitet kunde diskuteras.

Trafikverkets kommentar

Vi tar åt oss synpunkterna i det kommande förbättringsarbetet.

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

Planerade större banarbeten, PSB

Trafikverkets kommentarer till inkomna samrådssvar för PSB 2015

PSB nr (obj nr)	Trafikverkets samrådssvar / Inkomna synpunkter
N1 145775	Spårbyte Boden Södra- Bastuträsk Etapp 1
	<p>Trafikverkets kommentar: Sträckan Boden Södra -Älvsbyn spårbyte behov 7 tim. Sträckan Älvsbyn-Jörn förarbete minsta behov 4 tim . Samråd 2013-11-11 Trafikverket, SJAB och Green Cargo. SJAB anpassar tåg 7072 (94) i ansökan för T15 så tiden kl 06.20 (Älvsbyn) sluttid för arbetet kan erhållas. Green Cargo anpassar tåg 5900 samt 5904 i ansökan för T 15 så tiden kl 23.20 (Boden Södra) starttid för arbetet kan erhållas. PSB N1 TRV förslag tid kl 23.30- 06.30 ändras till kl 23.20- 06.20.</p> <p>Green Cargo: Green Cargo kräver att tiden för detta PSB justeras till 00:20-07:20 detta för att rädda vår trafik för IKEA som går mot Haparanda, vilken är mkt känslig för förseningar. Objektet stänger av en väldigt lång sträcka under 10 veckor, sträckan bör delas upp så trafiken från/till Piteå, Älvsbyn och norrut inte drabbas hela perioden. Övrig tid finns stort behov av utglesning av trafik utslaget på hela dygnet för att säkerställa möjligheten till anpassningslägen av Atikpendeln samt LKAB-slingan. Det kan inte vara TRV:s mening att enbart godstrafiken skall ta konsekvensen av detta arbete.</p> <p>SJAB: PSB NI - Objekt 145775 - Spårbyte Boden S - Jörn. Tiderna på objektet inkräktar på tåg 7072 (94) Tåg 7072 kommer ha ankomst Boden ca 06.00. Föreslår att objektet tidigareläggs och börjar tidigare. Gränstågen blir då 7075 på kvällen och 7072 på morgonen.</p>
M1 145703	Spårbyte Svartvik-Hudiksvall
	<p>Trafikverkets kommentar: Tidigarelagt + kortning av efterarbeten.</p> <p>Green Cargo: PSB M l. Ok, med föreslagna tider.</p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p><u>SJAB:</u> PSB MI: bör tidigareläggas till v27-31 (då kan nedsättningen hållas inom sommarperioden likt 2014), v38-42 måste tiden minskas, förslagsvis till 09.00-15.00 (samma som 2014)</p>
<p>M2 146840 146836</p>	<p>Växelsystem Bollnäs- Röstbo Kilaforss</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Tyvärr kan inte projektet svara på om det går att korta ner tider förrän v. 1348 men man ser möjligheter att krympa något, ber att få återkomma i ärendet. Omdiriktningarna bör ju säkras i tågplan eftersom detta är ett PSB</p> <p><u>Green Cargo:</u> PSB M2. Tiderna för de olika delarna i PSB 2 (Bn-Rbo + Kis) bör samordnas, så att totala avstängningstiderna blir så korta som möjligt, minimera nattavstängningarna för PSB arbetet Kis och lägg dem till helgavstängningarna (Bn-Rbo) så mycket som möjligt. Trafikavbrottet på norra stambanan Bä-Gä bör vara så kort som möjligt pga att OKB fortfarande inte klarar omdiriktning för transporter med stax 25 ton. Viktigt även att kapacitet på OKB finns för de tågdragen som måste anpassas, så att de kan konstrueras så optimalt som möjligt.</p> <p><u>SJAB:</u> PSB M2: avbrottet 110 timmar v23 bör tidigareläggas 16 timmar (slut M kl 06), avbrottet 120 timmar v 43 bör tidigareläggas drygt 1 dygn (slut M kl 06).</p> <p><u>Real Rail:</u> PSB M2 Vi önskar att helarbetet begränsas till just helger och inte blir till 110-120 timmar. Dessutom skall tågdragen säkras via Sundsvall på OKB under dessa perioder 1523-24 1542,1543-1544. Minska tiden till 08.00 F- 22.00 M så skall vi få det att fungera. När det gäller V1521-1523 säger vi nej eftersom vårt viktiga trafikupplägg från Göteborg på nordgång slås sönder med både vagn o lokomlopp. Förslag minska tiden till 23.00-03.00 så nordgående trafiken kan köras rätt väg När det gäller begränsad framkomlighet dagtid önskas en mer detaljerad förslag vad just detta innebär för trafiken.</p>
<p>M3 145447 145449</p>	<p>Bärighetsåtgärder för malmtransporter Ställdalen- Frövi</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Påsktiderna har tillkommit efter utökat behov samt en ny beställning för att T14:s tider togs tillbaka men tiderna är kortade enl persontrafikens</p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p>önskemål. Under 5-veckorsstoppet skall inga arbeten förekomma mellan Fv-Avky-Blg. Gällande stax 25 förbi Västerås (Tegnerbron) så är detta påtalat och det ligger ett längre objekt där under T14 då detta bör åtgärdas</p> <p><i>Green Cargo:</i> PSB M3. Mycket viktigt att omledningsvägar för stax 25 ton ordnas till under T14, så att t.ex SSAB transporter i Södra stål pendeln kan köras med stax 25 andra vägar. Exempel är via Vå (Tegner bron) samt via Äbg-Snt.</p> <p><i>TKAB:</i> PSB M3 Dessa tider fanns ej med i det jobb som togs tillbaka i T14, varför denna förändring? Tiderna bör justeras start 24:00 To och avslut kl 18:00 M. Stora resandeströmmar torsdag och måndag, Påskhelgen!</p> <p><i>Hector Rail AB:</i> Under perioderna med totalavstängning mellan Ställdalen och Frövi på Bergslagsbanan, en på fem dygn och en på fem veckor, måste säkerställas att sträckan Fv-Fgc-Avky-Dalabanan är öppen för trafik och att kapacitet reserveras för omledning av godstrafik till och från Borlänge.</p>
M4 147060	Gamla Uppsala, Storvreta- Uppsala
147061	Gamla Uppsala, Storvreta- Uppsala
	<p>Trafikverkets kommentar: Övriga omledningsvägar via uttalade sträckor skall hållas fria</p> <p><i>Green Cargo:</i> PSB M4. Några övriga BAP objekt tllir under tiden PSB 4 pågår, inte läggs ut Fv-Sv, Avky-Blg, Snt-Kbä-Et-Fle-Oxd. Detta för att inte ta bort omledningsvägar för övriga Green Cargo tåg.</p>
V1 147654	Göteborgs hamn och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår
	<p>Trafikverkets kommentar: JF är inbjudna till lokalt möte 2013-11-21 då Projektet presenterar sig, sitt mål och sina detaljplaner. Fler tillfällen är tänkta att ske i detta fleråriga projekt. Konsekvenserna som är givna är att älvförbindelse kommer inte att kunna erbjudas enstaka dagar där samordning kommer att ske i första hand med ställverksprojektet. Någon samordning som förändrar det sistnämnda objektet är inte aktuell. Vidare kommer det under längre perioder inte vara möjligt att utnyttja alla tågvägar till älvförbindelsen utan alternativ (ofta via Sävenäs Rbg) kommer få användas vilket ger merarbete och tidsförluster för JF. Exakt hur dessa</p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p>blir får planeras utifrån fastställd tågplan.</p> <p><u>Hector Rail:</u> Oklart hur trafiken via Gk-Or kommer att påverkas. Mer information om konsekvenserna önskas.</p>
<p>V2 147676 147677 147679 147681 147683 147686 147687 147695</p>	<p>Göteborgs närställverk, Gul etapp</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: TRV prioriterar samordningen med PSB V1 av både trafikala och teknikbegränsande skäl vad gäller kommunikationen mellan närställverksområdets olika ställverk. Till PSB V2 hör också ett flertal underobjekt och Övriga Banarbeten som begränsar de trafikala möjligheter på främst VSB och Olskroksområdet inom närställverksområdet.. Dessa är beskrivna i objektet som avstängningar och kommer därför ge omfattande inställelser som konsekvens. Det lokala mötet 2013-11-21 kommer ge JF möjligheten att ställa kontrollfrågor om de transportvägar de annars skulle tilldelats kapacitet om. TRV:s planeringsarbete med objektet har en överensstämmande ståndpunkt med den GCAB bygger sin synpunkt på. Projektet är berett att arbeta med lotsar, HTSM, tillfälliga tekniska lösningar etc för att bereda JF så god kapacitetstillgång som möjligt. Med likartat resonemang sker planeringen av de tilltänkta omledningsbanorna, men TRV kan inte redan nu garantera att dessa till fullo täcker JF:s totala kapacitetsbehov. I detta fleråriga projekt är vi dessutom framme vid kanske den mest tågstörande etappen, vilket kommer att innebära att trafikala lösningar kommer vara otillräckliga när vi stänger av multipla stråk.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Med samtliga underobjekt till 147690 så är förslaget att Västra Stambanan total avstängs in/ut till/från Göteborg vid 8 tillfallen vilket i dagar blir 26 st., en avstängning av Västra Stambanan under denna mängd av dagar skapar ett enormt problem för Järnvägsföretagen. Green Cargo AB kommer att bli tvingade till omledningar av i stort sett samtlig trafik på berörd sträcka dygnet runt vilket kommer innebära en kraftig ökning av kapacitetsbehov alternativa sträckor till/från Göteborgsområdet, Trafikverket måste säkerställa det uppkomna kapacitetsbehovet på sträckorna Norge/Vänerbanan, Älvsborgsbanan, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan så att samtliga kapacitetsansökningar kan beviljas. Det åligger också Trafikverket att inte planera in trafikstörande infrastrukturobjekt under samma tid som PSB V2 (Obj. 147690) utförs på de omledningsträckor vilka blir aktuella för</p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p>omledningstrafik, ett önskemål är också att Trafikverket under tiden som PSB V2 (Obj. 147690) utförs tillför produktionsresurser till de omledningssträckor vilka är aktuella så att akut uppkomna felaktigheter på infrastrukturen omedelbart kan avhjälpas. Trafikverket skall även vara behjälpliga med att åtgärda orsaker som omöjliggör vissa moment som t.ex. vid rundgång med lok att upplåten spårkapacitet ej innehar lutningsförhållanden som omöjliggör momentet eller att tillgänglig spårkapacitet anpassas så att ansöktatåglängder/ tågvikter/ dragfordon/ specialtransporter kan upprätthållas/ framföras. Om behov av HTSM. vid t.ex. D-skydd uppstår så skall Trafikverket tillhandahålla sådan till Järnvägsföretagens nyttjande under perioden som objektet fortgår.</p>
<p>V3 147080</p>	<p>Värgårda- Alingsås Algutsgården, Förbigångsspår ny driftplats</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: TRV kan inte på förhand utlova att samtliga kapacitetsansökningar kommer att beviljas, samt att omledningslägen för dessa kommer att finnas. TRV kan däremot inarbeta JF:s önskemål om samplanering. JF har här skilda önskemål om objekt skall utföras samtidigt eller skiljda från varandra. I nuläget är båda möjligheter öppna för oss och efter fortsatt samråd hoppas vi nå konsensus. PSB 4 är omklassat då objektets fortsatta planering bygger huvudsakligen på enkelspårsdrift istället för avstängning. Detta objekts närvaro föreslås ha inverkan på planeringen av föreliggande PSB:n. Med tanke på mängden av insatser söder om Laxå är samordningen av dessa objekt prioriterat före pendeltågsområdet på Östra, och planeringsutrymmet i kalendern kan vara förbrukat när samplanering norr om Laxå görs, men finns det fortfarande ett utrymme kommer det givetvis att utnyttjas. Synpunkterna om TRV:s uppdrag att utge Operativa Riktlinjer och vara behjälpliga med kringprodukter finns ingen annan invändning mot än att de skall in i vårt samarbete på annan plats eller tidpunkt än då vi hanterar tågplanen efter den nästkommande.</p>
	<p>Green Cargo: Obj 147080 PSB V3 (VGÄ) - (A) 1511 - 1549 Totalavstängt uppspår/nedspår, enkelspårsdrift: Objektet föreslås avstänga Västra Stambanan under 20 dagar var av 8 dagar sammanfaller med totalavstängning för PSB V2 (Obj. 147690), för de dagar som inte sammanfaller (12 st.) med PSB V2 (Obj. 147690) så måste Trafikverket säkerställa det uppkomna kapacitetsbehovet på sträckorna NorgeNänerbanan, Älvsborgsbanan, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan så att samtliga kapacitetsansökningar kan beviljas. Det åligger också Trafikverket att inte planera in trafikstörande infrastrukturobjekt under samma tid som PSB V3 (Obj. 147080) utförs på de omledningsträckor vilka blir aktuella för omledningstrafik, ett önskemål är också att Trafikverket under tiden som PSB V3 (Obj. 147080) utförs tillför</p>

2013-12-13

Ärendenr: TRV 2013/1565

Projektnr:

	<p>produktionsresurser till de omledningssträckor vilka är aktuella så att akut uppkomna felaktigheter på infrastrukturen omedelbart kan avhjälpas. Under perioder då PSB V3 (Obj. 147080) förorsakar enkelspårdrift så åligger det Trafikverket att presentera operativa förutsättningar till Järnvägsföretagen 4 månader före första objektsdagen. Trafikverket skall även vara behjälplig med att åtgärda orsaker som omöjliggör vissa moment som t.ex. vid rundgång med lok att upplåten spårkapacitet ej innehar lutningsförhållanden som omöjliggör momentet eller att tillgänglig spårkapacitet anpassas så att ansökta tåglängder/tågvikter/dragfordon/specialtransporter kan upprätthållas/framföras. Obj 147100 PSB V3 (FO) (LR) 1511 1549 Totalavstängt uppspår/nedspår, enkelspårdrift. Objektet föreslås avstänga Västra Stambanan under 20 dagar var av samtliga dagar samplaneras med totalavstängning för PSB V3 (Obj. 147080) vilket innebär att synpunkterna blir samma för PSB V3 (Obj. 147100), för de dagar som inte sammanfaller (12 st.) med PSB V2 (Obj. 147690) så måste Trafikverket säkerställa det uppkomna kapacitetsbehovet för omledning på sträckorna Norge/Vänerbanan, Älvsborgsbanan, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan så att samtliga kapacitetsansökningar rörande omledningstrafik kan beviljas. Det åligger också Trafikverket att inte planera in trafikstörande infrastrukturobjekt under samma tid som PSB V3 (Obj. 147100) utförs på de omledningsträckor vilka blir aktuella för omledningstrafik, ett önskemål är också att Trafikverket under tiden som PSB V3 (Obj. 147100) utförs tillför produktionsresurser till de omledningssträckor vilka är aktuella så att akut uppkomna felaktigheter på infrastrukturen omedelbart kan avhjälpas. Under perioder då PSB V3 (Obj. 147100) förorsakar enkelspårdrift så åligger det Trafikverket att presentera operativa förutsättningar till Järnvägsföretagen 4 månader före första objektsdagen. Trafikverket skall även vara behjälpliga med att åtgärda orsaker som omöjliggör vissa moment som t.ex. vid rundgång med lok att upplåten spårkapacitet ej innehar lutningsförhållanden som omöjliggör momentet eller att tillgänglig spårkapacitet anpassas så att ansökta tåglängder/tågvikter/dragfordon/specialtransporter kan upprätthållas/framföras.</p> <p><u>Hector Rail:</u> Totalt fyra omgångar med totalavstängningar. Möjlighet att omleda godstrafik till och från Göteborgsområdet via Herrljunga-Öxnered måste säkerställas.</p> <p><u>Real Rail:</u> Real Rail godtar inte att VästraStamBanan stängs av. Detta skulle medföra verkligt stora skador för Järnvägstrafiken och vi emotser nytt planerat förslag både här och det som gäller för nedlagda PSB V4 Göteborg-Alingsås. Vi ser fram emot möte 21 november för en trafiklösning.</p>
--	---

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p><u>SJAB:</u> PSB V3 samordnas med PSB V2 . Får ej vara samtidigt som PSB 67 o 69 inom SL-området.</p>
V4 145800	Alingsås- Göteborg, Spårbyte
	<p>Trafikverkets kommentar: 'Objekt V 145800 är inte längre PSB V4 utan kommer åter senare i processen som ett 'Övrigt Banarbete'. Upplägget för genomförandet stämmer då väl överens med de synpunkter JF lämnat (främst GCAB) om objektet. Inför det kommande samrådet om detta omarbetade objekt gäller fortfarande att kapacitetsbristen kommer vara så omfattande att inställelser kommer bli nödvändiga samt att TRV inte på förhand kan garantera att kapaciteten på omledningsbanorna kan täcka JF:s behov.</p> <p><u>Green Cargo:</u> PSB V4 (Obj. 145800) anges under beskrivning som "spårbyte, Alingsås - Göteborg Nsp" men när man sedan läser vilka spår som skall vara avstängda så anges "alla" vilket föranleder följande fråga. Om det endast är nedspår som skall bytas varför stängs då uppspåret av på samma sträcka? Green Cargo AB föreslår att under PSB V4 så upplåts uppspåret för trafik under epitetet enkelspårsdrift med erforderliga anordningar som säkerställer arbetarskyddet. Trafikverket skall presentera operativa förutsättningar minst 4 månader före första objektsdagen. Om det föreligger dolda orsaker till att både uppspår samt nedspår skall avstängas under äskad tid för PSB V4 (Obj. 145800) så gäller följande synpunkt från Green Cargo AB, Trafikverket skall säkerställa det uppkomna kapacitetsbehovet på sträckorna NorgeNänerbanan, Älvsborgsbanan, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan så att samtliga kapacitetsansökningar gällande uppkommen omledningstrafik kan beviljas. Det åligger också Trafikverket att inte planera in trafikstärkande infrastrukturobjekt under samma tid som PSB V4 (Obj. 145800) utförs på de omledningsträckor vilka blir aktuella för omledningstrafik, ett önskemål är också att Trafikverket under tiden som PSB V4 (Obj. 145800) utförs tillför produktionsresurser till de omledningssträckor vilka är aktuella så att akut uppkomna felaktigheter på infrastrukturen omedelbart kan avhjälpas. Trafikverket skall även vara behjälplig med att åtgärda orsaker som omöjliggör vissa moment som t.ex. vid rundgång med lok att upplåten spårkapacitet ej innehar lutningsförhållanden som omöjliggör momentet eller att tillgänglig spårkapacitet anpassas så att ansökta tåglängder/tåg vikter/dragfordon/specialtransporter kan upprätthållas/ framföras.</p>
S1 146229	Söderåsbanan, Etapp 2
	<p>Trafikverkets kommentar: Projektet önskar ställa in all växling till/från Isover via järnväg under</p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p>perioden v1525 – 1532. Annars finns det stor risk att projektet inte blir tekniskt genomförbart med tanke på ny mötesstation och ny GC-port i Billesholm samtidigt med spårupprustning längs hela sträckan.</p> <p>Green Cargo: Här krävs det att Markarydsbanan är tillgänglig för omledningstrafik. Här har Green Cargo fått okej för framkomlighet gällande växlingen Åp-Bih-Ap som spärrfärd.</p>
S2 146506	Åstorps bangårdsupprustning
	<p>Trafikverkets kommentar: Mellan vecka 1517 – 1540 är det tänkt att Åstorps bangård ska genomgå en upprustning avseende spår och kontaktledning. Under denna period så kommer möjligheterna att trafikera Åstorp vara starkt begränsade. Under veckorna 1517-1524 samt veckorna 1533 - 1540 kommer endast 1 spår vara trafikerbart till plattform 1 under mån-fre riktning Kärreberga respektive Bjuv, övriga linjer är inte trafikabla. Från fre 2300 – mån 0400 samtliga helger under dessa veckor är Åstorp helt avstängt för trafik. Under dessa veckor kommer det att vara mycket begränsad möjlighet till växling inne på Åstorps bangård. Växlingen från och till Isover kommer att kunna fortgå men utan riktningbyte i Åstorp, dvs in till och ut från Åstorp måste ske mot Kärreberga via spår 5 och då som växling på stationsdisp (A-skydd). Växling till och från Klippan/Perstorp kommer att kunna fortgå men utan uppställning eller rangering i Åstorp, endast transport igenom. Under perioden v1525 – 1532 är Åstorp helt stängt.</p> <p>Green Cargo: Under vardagarna v 1525-1532 föreslår vi ett öppet spår för genomgående lokaltrafik (Perstorp och Klippan), förslagsvis på förmiddagen mellan kl 07:00- 13:00. Övrig info är att vi fr.o.m. v1407 kör Perstorp och Klippan med Ellok.</p>
S3 146230	Teckomatorp- Kävlunge, spårbyte
	<p>Trafikverkets kommentar: Sträckan E - Tp ska hållas öppen för omledningar under dessa veckor.</p> <p>Green Cargo: Här krävs att det finns omledningsmöjlighet Eslöv-Teckomatorp.</p> <p>Hector Rail: Avstängt på sträckan dygnet runt vecka 27-34. Viktigt att möjlighet finns att leda godståg till Helsingborg via E-Tp då det inte går att komma söderifrån via Rååbanan.</p>
S4 143122	Lockarp- Trelleborg, Totalavstängning
	Trafikverkets kommentar:

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	<p>Projektet tittar på en eventuell lösning att köra dieseldragna spärrfärder (natt) för några av veckorna (minst 4 av veckorna måste det dock vara helt stängt för transporter).</p> <p><u>Green Cargo:</u> Då Rendsburgerh och brUcke inte är klar med ombyggnaden medför detta att vi INTE kan framföra våra tunga transporter ut i Europa om även sträckan Lrp-Trg är avstängd. Vi kräver istället att man på sträckan Lrp-Trg öppnar upp 'korridorer' där vi kan koncentrera vår trafik, förslagsvis M-L kl 06:00-12:00?</p> <p><u>Hector Rail:</u> Totalavstängt Lockarp-Trelleborg dygnet runt vecka 33-42. En stängning av linjen Lrp-Trg innebär att all godstrafik som normalt går med färja mellan Trelleborg och Tyskland måste ledas via Peberholm-Padborg-Maschen. På sträckan Padborg-Hamburg finns idag en begränsning i bärigheten på Rendsburger Hochbrücke där en maximal axellast på 6,4 ton/meter (Stax D2) är tillåten. Merparten av trafiken via Trelleborg består emellertid av SSAB:s stålexport vilken till en betydande del består av vagnar med stax D4 (upp till 8,0 ton/m) och som i nuläget därför inte kan befordras via Peberholm-Padborg-Maschen. I tidigare diskussioner om stängningen av sträckan Lockarp-Trelleborg har den pågående upprustningen av Rendsburger Hochbrücke, som skulle medge axellast D4 fr.o.m. december 2014, varit en viktig förutsättning för att en omläggning av trafiken skulle vara möjlig under 2015. Vi har nu emellertid blivit informerade av DB Netz att uppgraderingen fördröjs och förväntas vara klar först under hösten 2016.</p>
<p>S5 146519</p>	<p>Teckomatorp- Eslöv, Marieholmsbanan, spår och kontaktledningsupprustning</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Omledningsbanorna hålls öppna förutom det normala underhållsarbetet som måste utföras.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Omledningsmöjligheter måste säkerställas.</p>
<p>S6</p>	<p>Hallandsåstunnlarna, länkoppling</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Projektet ska göra en ny översyn av totalavstängningen för att se om det går att minska ner tiden utan att äventyra ibruktagningen av tunnarna.</p> <p><u>Green Cargo:</u></p>

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	PSB S6 Nytt PSB inkoppling Hallandsåstunnlarna. Totalavbrott 6 veckor v 1545-1550. Green Cargo accepterar ej denna långa avstängning utan det måste gå att göra arbetet på kortare tid.
Ö4 145993	Spånga- Kallhäll, Mäljarbanan - 15:1, omläggning Bkb
	Trafikverkets kommentar: Arbeten Svealandsbanan och Mäljarbanan är koordinerade och ej samtidigt. Arbeten Mäljarbanan och Citybanan påsken koordinerade och ej samtidigt minus en tid om 10,5 timme nm Annandag påsk (22:30-09:00). Behovet kvarstår. Möjligheten att justera tiden utreds.
	<u>Green Cargo:</u> Objekt 145993 PSB Ö50 Spä-Khä, Avstängning Mäljarbanan och Svealandsbanan bör ej ske samtidigt. Stängning av Cst-Äs och Mäljarbanan kan ej ske samtidigt. <u>SJAB:</u> PSB 50: får ej vara samtidigt med PSB Ö 1, PSB 67, PSB 69 eller PSB 70 <u>Stockholmståg:</u> PSB 50+67+69: Vi är osäkra på om vi klarar en så lång avstängning av både Mäljarbanan och Getingmidjan samtidigt. De fordon som trafikerar sträckorna Stockholm-Märsta och Stockholm-Uppsala är då effektivt avskurna från alla tre depåerna i området. Här behöver vi göra en djupare analys, men vill ändå lyfta frågan till diskussion. En så lång avstängning kommer kräva mycket stora resurser i form av bussersättning, i synnerhet vardagar. Vi ser helst att TRV kan hitta metoder för att korta arbetet en vecka och därmed starta lördagen i vecka 27 då fler resenärer hunnit ta semester.
Ö5 145997	Spånga- Kallhäll Mäljarbanan - 15:2, omläggning Jkb - Khä
	Trafikverkets Kommentar: Arbeten koordinerade och ej samtidigt.
	<u>SJAB:</u> PSB 51: får ej vara samtidigt med PSB Ö 1
Ö5 146619	Spånga- Kallhäll Mäljarbanan - 15:2 Inkoppling, signalbesiktning
	Trafikverkets kommentar: Arbeten koordinerade och ej samtidigt.
	<u>SJAB:</u> PSB 53: rar ej vara samtidigt med PSB Ö1
Ö7 146100	Spånga- Kallhäll, Mäljarbanan - förlängda arbetspass söndagar
	Trafikverkets kommentar:

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	Tid justeras.
	<u>SJAB:</u> PSB 54: Får ej vara samtidigt med PSB 70
	<u>SJAB:</u> PSB 55: Får ej vara samtidigt med PSB 70
Ö9 146883	Stockholm C- Karlberg 'Kurvrätning Cst - Sörentorp
	Trafikverkets kommentar: Synpunkt om hantering av posttågen noterad.
	<u>Green Cargo:</u> Inga synpunkter på objektet enl JNB förslaget. Förutsätter att posttågstrafik kan köras genomgående på huvudspåren. Posttrafiken flyttad till Rosersberg
Ö10 145192	Karlberg, Brostöd, etapp 3:1
	Trafikverkets kommentar: Särskild trafikplan ska tas fram.
	<u>Stockholmståg:</u> PSB 58: Detta objekt ger orimligt stora konsekvenser för trafiken om alla tåg ska samsas på N1 under ca 15 veckor. Primärt vill vi att TRV ser över arbetsmetoderna så att arbetet åtminstone kan inskränkas till veckosluten, och i annat fall måste en trafikeringsplan tas fram där den ansökta trafiken kan komma fram med tillräcklig kvalitet via N1 och D1 (inklusive uppehåll på stationer med trafikutbyte).
PSB 59,60,61,62,64 65,	Mälardbanan- Citybanan
	Trafikverkets kommentar: Flyttas till övriga banarbeten, kommer även att ses över.
145988	<u>Green Cargo:</u> PSB Ö59 Ke-So Senareläggning av objektet till ca L 02- M 02. <u>Stockholmståg:</u> PSB 64: Detta arbete innebär orimligt stora konsekvenser för tågtrafiken. En så omfattande avstängning innebär att endast en bråkdel av trafiken kan framföras, och detta under så lång tid som 48 h. Metod måste ses över för att begränsa arbetets omfattning i såväl geografisk utbredning som i tid.

2013-12-13
 Ärendenr: TRV 2013/1565
 Projektnr:

	PSB 65+66: Arbetet ger en orimligt stor påverkan på trafiken, så lång tid som 48 h är svårt att hantera. Metodiken behöver ses över för att begränsa arbetet, åtminstone till ungefärliga tidsspannet lördag lunch – söndag lunch.
Ö12 145178	Stockholm C Citybanan - Breddning spår. Borrning pålar
	Trafikverkets kommentar: Arbeten koordinerade och ej samtidigt.
	<u>SJAB:</u> PSB 67: rar ej vara samtidigt med PSB 50, PSB V2 eller PSB V3 <u>Green Cargo:</u> Objekt 1451 78 PSB Ö67 Cst Stängning av est-Ä s samtidigt 150111 avstängning Mälardbanan kan ej ske samtidigt.
Ö14 (Ö13) 147018	Stockholm S- Årstaber Upprustning Årstabron
	Trafikverkets kommentar: Behovet kvarstår. PSB 71 Tidigareläggs 1 vecka. (1524-1531)
	<u>Green Cargo:</u> Objekt 147018 PSB Ö68 Sst-Åbe. Objekt 145189 PSB Ö71 Sst-Äs Om trafikering genom Äsg ska ske måste det säkerställas att växling/rangering kan ske i erforderlig omfattning på spåren 56-60 samt spår AO. Viss aktivitet för godstrafiken måste även ske på spår A I t.ex. rundgångar av lok och ankommande tåg söderifrån. <u>SJAB:</u> PSB 71: bör tidigareläggas 1 vecka så att sluttiden överensstämmer med PSB 68
Ö11 145185	Stockholm S- Älvsjö, Citybanan
	Trafikverkets kommentar: Arbeten koordinerade och ej samtidigt.
	<u>Green Cargo:</u> Objekt 145185 PSB Ö70 (Sst)-Äs. Avstängningen II In M bör istället ske II m L.

2013-12-13
Ärendenr: TRV 2013/1565
Projektnr:

	<u>SJAB:</u> PSB 70: får ej vara samtidigt med PSB 54 eller PSB 55
Ö13 145181	Stockholm S- Älvsjö, Citybanan
	Trafikverkets kommentar: Arbeten koordinerade och ej samtidigt.
	<u>Green Cargo:</u> PSB 69: (Sst)-Äs. Stängning av est-Äs samtidigt som avstängning Mälarbanan kan ej ske samtidigt
	<u>SJAB:</u> PSB 69: ej vara samtidigt med PSB 50, PSB V2 eller PSB V3