

## REDOVISNING

2013-06-20

Ärenden: TRV 2012/881



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Eva Bylander, Ska

Direkt: 010-123 14 30  
Mobil:

Diariet

### Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2014

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2014 och Trafikverkets respons på dessa.

Kenneth Håkansson  
Stf Chef Kundnära tjänster

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

## Sändlista

Green Cargo AB  
Mälardalstrafik MÅLAB AB  
SJ AB  
Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen  
Svensk Kollektivtrafik Service AB  
Svensk Tågkompaniet AB  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 2, Järnvägsnätsbeskrivning 2014 .....	1
Sändlista .....	2
Bilaga 5.1 - Trafikinformation .....	3
Allmänt, Yttrande från Green Cargo AB .....	3
Allmänt, Yttrande från Mälardalstrafik MÅLAB AB .....	3
Allmänt, Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	4
Allmänt, Yttrande från SJ AB .....	5
Allmänt, Yttrande från Svensk Kollektivtrafik Service AB .....	5
2.1 – Fast skyltning, Yttrande från Mälardalstrafik MÅLAB AB .....	5
2.3 – Trafikinformation till resenär, Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	6
2.3 – Trafikinformation till resenär, Yttrande från Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen .....	6
2.4 – Övrigt, Yttrande från Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen .....	7
2.5 – Annonseringsavgifter avseende skyltning och utrop för persontåg, Yttrande från Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen .....	7

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

## Bilaga 5.1 - Trafikinformation

### ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Det primära för oss är att vi får information om...

1. Att tåget avgår i tid – om inte så vill vi ha en prognos när det kommer att avgå
2. Att tåget ankommer i tid – om inte så vill vi ha en ny beräknad ankomsttid

Önskemål är att Här & Nu/Opera skulle kunna uppdateras med denna information  
Denna information får vi idag ofta själva söka genom att ringa runt till de olika driftledningsområdena. Vi saknar beräkningar eller prognoser via något system.

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Vi tackar för svaret och beskrivningen av ert behov! Vi känner till att frågan är angelägen för er och det har bidragit till att vi arbetar med att hitta lösningar för en förbättrad prognostisering.*

### ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB

MÄLAB har tagit del av Trafikverkets samrådsunderlag och lämnar följande synpunkter.

I ett antal punkter anges att försening/trafikstörning först anses gälla vid 5 minuters försening eller mer och därmed när information om förseningen ska lämnas till resenär. Ur ett kundperspektiv bör information till resenär lämnas även vid försening från 2 minuter.

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Trafikverket vill ge en så korrekt information som möjligt. För pendeltågsliknande trafik har vi utvecklat ett utropskoncept som ger information mer anpassad till en pendelresenär, där informationen om nästa tåg och själva flödet på pendeltågssträckan är överordnad information om själva tågindividen (specifikt tågnummer). Vi kan tyvärr inte erbjuda förseningsinformation vid försening på 2 minuter, eftersom de tekniska förutsättningarna för närvarande saknas. De nuvarande tekniska begränsningarna beror på att dagens avläsningssystem bygger på belagda spårledning och avläsningarna sker på minutnivå. Ett tåg kan såväl "ta in" som "tappa" 1 – 2 minuter på en stationssträcka beroende på fordonets beskaffenhet och förarens körsätt.*

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

## ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

Förändringen i JNB innebär att vissa arbetsuppgifter och ansvar förs till järnvägsföretagen. Rapportering skall ske i anvisade system inom angivna tidsramar. Förskjutningen av gränssnittet kräver resurser hos operatören och bör frigöra resurser hos myndigheten. Förändringen ökar möjligheterna till korrekt information av god kvalitet men innebär också att kostnaderna för verksamheten förskjuts.

Ingen förändring av infrastrukturavgiften föreslås såvitt vi kan se vilket i praktiken innebär en avgiftshöjning för järnvägsföretagen. Det framgår inte hur de resurser som frigörs hos myndigheten kommer JF tillgodo.

### **Trafikverkets kommentar:**

*Trafikverket har utvecklat ett it-stöd (Planno) för att möjliggöra en korrekt och enhetlig presentation av annonseringen till resenär. Trafikverket och operatörerna arbetar gemensamt i detta verktyg för att ge resenären all den information som behövs för genomförandet av en tågresor. Planno började användas inför starten av T13 för annonseringen av den fastställda tågplanen. Nu tas nästa steg och it-stödet ska även användas för ändringar och kompletteringar i den fastställda tågplanen.*

*Trafikverket kommer som tidigare att ansvara för grundläggande information om tågläget. I dagsläget förmedlar operatörerna sina avvikelser i annonseringsinformationen på skilda sätt, exempelvis via ett excel-ark eller via e-post. Den nya hanteringen ger operatören möjlighet att själv svara för den information som läggs ut och som operatören äger. Operatören uppdaterar it-stödet med egen operatörsspecifik information, istället för att skicka e-post med skyltningsbeställningar. Detta kan göras fram till kl. 15:00 dagen innan kommande driftperiod. Rent operativa ändringar i innevarande driftperiod hanteras som tidigare av Trafikverket.*

*I vissa fall kan det krävas mer resurser hos operatören, men i andra fall underlätta eftersom det ersätter e-post eller annan kommunikation före driftperiodens början. Den fördel som Trafikverket ser är att operatören själv har kontroll över och ansvar för den information som operatören själv äger och vill förmedla.*

*Trafikverket effektiviserar arbetssättet och fortsätter att höja kvaliteten på trafikinformationen till resenär.*

*Vi bedömer att era synpunkter inte föranleder någon förändring av arbetssätt eller text i JNB.*

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

## **ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN SJ AB**

SJ är ok med den nya lydelsen i JNB Bilaga 5.1.

## **ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK SERVICE AB**

Svensk Kollektivtrafik har läst igenom förslaget till ny lydelse för trafikinformation i Bilaga 5.1. och finner att de föreslagna förändringarna är väl genomtänkta och formulerade.

Vi har med andra ord inga förslag till förändringar utan är nöjda.

### ***Trafikverkets kommentar till SJ och Svensk Kollektivtrafik Service AB:***

*Vi är glada över att ni ser positivt de förändringar som nu görs, i akt och mening att förbättra trafikinformationen till resenär.*

## **2.1 – FAST SKYLTNING, YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK MÄLAB AB**

Trafikverket bör ta på sig en samordnande roll för trafikantskyltning även på och i fastigheter som ägs av andra aktörer än Trafikverket för att skapa ett sammanhållet informationsflöde på stationsområdet.

### ***Trafikverkets kommentar:***

*Trafikverket har en väl genomarbetad skyltstandard för den fasta skyltningen som hanteras av leverantörer inom befintliga ramavtal. Ramavtalet är öppet att användas av alla ansvariga aktörer för att skapa en helhetslösning vad gäller skyltning och informationsflöde. Ett exempel är att Jernhusen använder denna standard för sin skyltning inom stationsområdet där samråd sker vid behov.*

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

### **2.3 – TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄR, YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Här anges att "All trafikinformation utgår ifrån resenärens behov". Uttrycket är vällovligt men vad är "resenärens behov", hur definieras behovet, av vem definieras det? Utan att bli mer exakt omkring vilka resenärernas behov är i olika situationer är det lätt att skapa ytterligare en floskel i en redan väl tilltagen samling.

Punkten 2.3 beskriver i övrigt väl hur det ska fungera men innehåller flera oroväckande "om möjligt" och "beroende på de tekniska möjligheterna" vilket indikerar ett avsevärt utrymme för tolkning. Vem avgör vad som är möjligt vid var tid? Uttrycket "Så långt det är möjligt" indikerar att myndigheten avser att vidta alla tänkbara åtgärder och tillsätta alla tillgängliga resurser i organisationen för att uppnå sina mål. Om så är fallet är det bra, om inte är det lämpligt att utforma texten annorlunda.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

*JNB har inte syftet att i detalj beskriva på vilket sätt en tjänst produceras. Vi håller med om att skrivningen "...resenärens behov" blir ytlig och svår att definiera. Den kommer därför att tas bort till JNB 2015.*

*Uttrycket "så långt det är möjligt" avser den variation av tekniska möjligheter via skyltar och högtalare, som finns för presentation av annonseringsinformationen. Presentationen på olika typer av monitorer varierar och annonseringsinformationen på monitorer är inte lika detaljerad som den information som fyraradiga plattformsskyltar kan visa.*

### **2.3 – TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄR, YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, TRAFIKFÖRVALTNINGEN**

Sid 3. Tredje stycket nämner vikten av att informera regelbundet och omgående även när prognosen är okänd samt när det finns orsak och prognos. Viktigt att även informera när fel är avhjälp.

Sid 5. Andra stycket om Dynamisk skyltning:  
Ev. tillägg om att spårändring ska visas både på gamla och nya spåret.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

*Sid 3: Vi tar med oss er synpunkt i vårt fortsatta arbete.*

*Sid 5: Trafikverket har utvecklat ett nytt skyltstyrningssystem och en annonseringsdatabas som tillsammans möjliggör visning av spårändring på både gammalt och nytt spår. Vår ambition är att införa denna funktion inför Tågplan 2014. (Endast plattformsskyltar kan visa denna typ av spårändringsinformation.)*

2013-06-20  
Ärendenr: TRV 2012/881

## **2.4 – ÖVRIGT, YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, TRAFIKFÖRVALTNINGEN**

Noterat att texten om att järnvägsföretag/trafikorganisatör ska rapportera brister i den dynamiska trafikinformationsutrustningen är bortagen i nya upplagan. Vad är skälet till detta?

### ***Trafikverkets kommentar:***

*I samband med revideringen av JNB 2014 ändrades bland annat de Allmänna avtalsvillkoren. Där står nu generellt "Om järnvägsföretag (eller trafikorganisatör) upptäcker fel i Trafikverkets anläggning ska det anmälas till Trafikverket." vilket även täcker in rapportering av brister i trafikinformationsutrustningen.*

## **2.5 – ANNONSERINGSUPPGIFTER AVSEENDE SKYLTNING OCH UTROP FÖR PERSONTÅG, YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING, TRAFIKFÖRVALTNINGEN**

Hela avsnittet har i stort sätt förändrats, har förstätt att det beror på införandet av Planno.

### ***Trafikverkets kommentar:***

*Det är riktigt!*