

REDOVISNING

2013-02-08

Ärendenr: TRV 2012/881



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Göran Lundin, Ska
Kundnära tjänster

Direkt: 010-123 14 18
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2014

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2014 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Catrine Carlsson
Chef Kundnära tjänster

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Sändlista

Svenska Tågkompaniet AB
Kalmar Läns Trafik AB
AB Storstockholms Lokaltrafik
Green Cargo AB
CargoNet AS
AB Östgötatrafiken
SJ AB
Skånetrafiken
Real Rail AB
Stockholmståg KB
Hector Rail AB
DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar,.....	1
samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2014.....	1
Sändlista.....	2
Allmänna yttranden.....	4
Yttrande från Real Rail AB.....	4
Yttrande från Skånetrafiken.....	4
Yttrande från Real Rail AB.....	5
Yttrande från Green Cargo AB.....	6
Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering.....	7
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB.....	7
Yttrande från Green Cargo AB.....	7
Yttrande från SJ AB.....	9
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	11
Kapitel 3, Infrastruktur.....	12
Yttrande från Green Cargo AB.....	12
Yttrande från SJ AB.....	14
Yttrande från Real Rail AB.....	15
Yttrande från AB Östgötatrafiken.....	15
Yttrande från Hector Rail AB.....	15
Yttrande från SJ AB.....	16
Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB.....	16
Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet.....	17
Yttrande från AB Östgötatrafiken.....	17
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB.....	18
Yttrande från Green Cargo AB.....	19

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB	20
Yttrande från Green Cargo AB	21
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	21
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB	22
Yttrande från Real Rail AB	25
Yttrande från SJ AB	26
Kapitel 5, Tjänster.....	29
Yttrande från Real Rail AB	29
Yttrande från Green Cargo AB	29
Yttrande från SJ AB	29
Kapitel 6, Avgifter	31
Yttrande från Hector Rail AB.....	31
Yttrande från Real Rail AB	31
Yttrande från AB Östgötatrafiken	32
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB	34
Yttrande från Green Cargo AB	35
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB	37
Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB.....	37
Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB.....	38
Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB	38
Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S	39
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	40
Allmänna avtalsvillkor	41
Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	41
Yttrande från AB Östgötatrafiken	41
Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB.....	43
Yttrande från SJ AB	43
Planerade större banarbeten, PSB	45

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Allmänna yttranden

Yttrande från Real Rail AB

Vi välkomnar en kalkylator till februari 2013. Mycket bra Trafikverket. Avgift indata skall vara så nära verklighet som möjligt med andra ord för att få ut ett bra resultat. Uppdatering likt on line skulle vara mycket bra.

Trafikverkets kommentar:

Avgiftskalkylatorn använder samma beräkningsmotor som faktureringen av avgifterna. Vi arbetar för att alltid ha så aktuellt data som möjligt. Data kompletteras vid respektive kalkyl av den aktör, till exempel ett järnvägsföretag, som matar in sina uppgifter.

På avgiftskalkylatorns första sida baseras respektive kalkyl på det data (den kunskap) som finns just vid kalkyleringstillfället. Efter kalkyleringstillfället kan det ske förändringar. En kalkyl som görs för en transport längre fram i tiden kan alltså vara förenad med en större osäkerhet än en kalkyl som görs för en transport i närtid. Vi kan mot denna bakgrund inte garantera att det pris kalkylatorn redovisar är det som sedan kommer att gälla vid kapacitetstilldelningen eller körtillfället.

Sträcker sig kalkylen för tåglägen över olika år och en prisförändring ägt rum bygger den kalkylerade avgiften på de avgifter som gäller för respektive år (vid det aktuella tillfället för det enskilda tågläget).

Yttrande från Skånetrafiken

Vi har tre generella synpunkter.

- Faktureringsunderlagen från Trafikverket är undermåliga. Det är inte rimligt att vi som köpare ska gå igenom underlag, som består av mer än 40 000 rader varje månad. Det måste bifogas lättlästa underlag, och inte att vi ska hänvisas till TRV:s Klingsystem.
- Straffavgiften för icke rapporterade tåg ska slopas. Vi har blivit ålagda att betala dessa, men det har visat sig att det varit tekniska fel i TRV-systemen och då har vi blivit krediterade. Det är en orimlig hantering, som oftast leder till att hela beloppet avskrivs.
- I Skåne har det varit stora problem med infrastrukturen, samt godståg som orsakat tågstopp (höga vagnvikter och hjulplattor). Detta har medfört att Skånetrafiken fått sätta in ersättningstrafik med buss. Vi har i år betalt tiotals miljoner för denna trafik, som vi inte själva orsakat. Skånetrafiken anser att vi måste bli kompenserade fullt ut för ersättningstrafik och kundomhändertagande, då vi inte kan köra det tilldelade tåglägena.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Trafikverkets kommentar:

Skånetrafiken kör många tåg varje månad och varje tåg kvalificerar sig för olika avgifter vilket ger omfattande datamängder. Vid en utskrift skulle volymen bli betydande då informationen måste ligga på en detaljerad nivå för att kunna kontrolleras. Hanteringen skulle kännas orimlig i dagens läge.

Kling fakturaspecifikation tillhandahåller ett flertal rapporter. Det är möjligt att välja information om tåg och dess avgifter på en detaljerad nivå eller hämta uppgifterna aggregerade för olika tåg- eller avgiftsnivåer. Efter att information hämtats från Kling fakturaspecifikation kan filtreringar och export av data göras.

I december infördes en ny funktionalitet som gör det möjligt att hämta en fil som innehåller underlaget till en faktura. Denna fil kan även läsas in i egna system för vidare bearbetning enligt egna önskemål och behov.

Vi tar gärna emot synpunkter för att förbättra innehållet i rapporterna för Kling fakturaspecifikation.

Det är olyckligt att det blivit fel vid rapportering före tågs avgång och vi åtgärdar eventuella brister löpande för att rapporteringen ska fungera smidigt. Rapporteringen är nödvändig för att vi ska säkerställa att rätt uppgifter finns om de tåg som vi trafikleder. Avgift debiteras endast om rapportering görs för sent.

Under år 2012 infördes ett system med verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Syftet är att minska störningarna i järnvägsnätet. I dagsläget ingår merförseningar i modellen men även inställda tåg kommer att ingå så snart vi har etablerat säkerställda rutiner och system för att kunna följa orsakerna till att tåg ställs in. Kvalitetsavgifterna kommer successivt att höjas till dess att de ger avsedd verkan.

Förutom denna modell finns möjligheter att bli kompenserad med merkostnader för tågproduktionen då banarbeten stör avtalade tåglägen. Utöver det finns för närvarande inga planer på att införa system för att kompensera merkostnader för tågproduktionen exempelvis vid infrastrukturfel eller då olika järnvägsföretag stör varandra.

Yttrande från Real Rail AB

De genomgångar som Trafikverket utför för PSB är bra och det gäller också den informationsdag nu kallat JNB dagen som är behövlig för JF att ta del av alla nyheter och inte minst en förklaring som hör till. Detta är när även Jernhusen kom till måste man förklara klart att detta bör heta JNB2 förslagsvis och synpunkter sändas till? Vi har inte en hel klar bild på detta.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Trafikverkets kommentar:

Vi ser det som viktigt att ge bra information vid JNB-dagen och minimera resandet för berörda deltagare. Därför hade vi planerat ett efterföljande möte för några deltagare och fick då möjlighet att avsätta 30 minuter för något som kunde intressera ett flertal av deltagarna. Informationen eller efterföljande möte hade inget med samrådet att göra utan var mer tidsbesparande för deltagarna.

Yttrande från Green Cargo AB

Allmänt

Tjänster och banavgifter

Green Cargo är fortsatt bekymrade över de kontinuerliga banavgiftshöjningarna som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan så även till 2014. Vi anser att Trafikverket lyhördhet för marknadens kritik kunde vara bättre. I skrivande stund vet vi att Cargonet kommer att radikalt minska sin närvaro i Sverige, bland annat hänvisar Cargonet till höjda banavgifter. Vi har nu alltså uppnått en avgiftsnivå där järnvägslagens 7 Kapitel 4 § måste börja beaktas.

"Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen."

Exempel på avgifter som riskerar att hindra marknadssegment tillträde till infrastrukturen är dels de för Specialtransporter, dels för Lastplatser.

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. Det kan ta upp till ett år att få klart med krediteringen.

Trafikverkets kommentar:

Rapporten om "Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv" (2011:080) redovisar en långsiktig inriktning på i vilken takt banavgifterna ska ökas fram till 2021 för att totalt omfatta 15,6 miljarder kronor.

Utifrån detta bedriver vi ett aktivt arbete med att utveckla avgiftsmodeller som är styrande för järnvägens effektivitet. För oss är banavgifter ett viktigt styrinstrument för att få en effektiv användning av järnvägsnätet, med bland annat ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv.

Vi har gjort en analys av avgifterna i samrådsförslaget för JNB 2014 som redovisas i den förkortade underlagsrapporten (2012/71629).

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Kapitel 2.3.1 – Ramavtal

SL har ramavtal med staten. Även om dessa avtal delvis tillkom innan begreppet "ramavtal" var myntat så gäller de fortfarande. Dessa avtal är alltså bindande för Trafikverket. Vi anser att de ska arbetas in i JNB 2014 och därmed bli en förutsättning för kapacitetsfördelningen. Alternativet är att ramavtalens innehåll ges högsta prioritet i prioriteringskriterierna.

För SL:s del gäller i detta sammanhang den del av Strängöverenskommelsen som behandlar kapacitet och prioritet. Avtalet reglerar den minsta nivån avseende vilken kapacitet och prioritet pendeltågen ska erhålla.

Trafikverkets kommentar:

Vi utreder för närvarande, i samråd med järnvägsföretagen och övriga berörda parter, användningen av ramavtal som medel för upplåtelse av kapacitet på längre sikt än ett år. I vad mån detta arbete kommer att resultera i en ny typ av mellanhavande mellan oss och våra kunder återstår att se, liksom frågan om vilka exakta villkor som avtalen i sådant fall kommer att innehålla.

Eventuella ramavtal som Trafikverket tecknar ska givetvis vara utformade i enlighet med järnvägslagen och den bakomliggande EG-regleringen. Vilken påverkan sådana avtal kan komma att få på järnvägsnätsbeskrivningens innehåll kan i nuläget inte bedömas.

Yttrande från Green Cargo AB

2.3.1 Ramavtal

Green Cargo har fortsatt svårt att se varför Trafikverket ägnar sådan kraft till att försöka införa ramavtal.

Grundproblemet med ramavtal är att de inte kan åberopas i de fall det råder konkurrens om kapacitet, det skulle strida mot såväl Järnvägslagen som EU-direktiv. Samtidigt är det på dessa platser Järnvägsföretag/Auktoriserade sökande möjligen skulle kunna se någon nytta med ramavtal. En paradox som torde innebära att införande av ramavtal är obsolet.

När konkurrens om kapacitet råder skall Trafikverket prioriteringskriterier istället användas. Som dessa har använts av Trafikverket så ges oftast lokala resandetåg högsta prioritet medan t ex godståg ofta ges låg prioritet. Det innebär att de påstått ivrigaste påhejarna till ramavtal, företrädare för pendeltågstrafik, redan idag har de bästa förutsättningarna för att få de flesta av sina önskemål tillfredsställda. Med ramavtal skulle de bara lägga på ökade kostnader, såväl faktiska avgifter som administration, för samma trafik. Godstrafiken skulle inte heller ha någon nytta av

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

ramavtal eftersom det i de fall det uppstår konkurrens om kapacitet så kan inte ramavtalet åberopas, prioriteringskriterierna gäller. Detta är den andra paradoxen, de som egentligen behöver ramavtal har ingen praktisk nytta av den medan de som redan har högsta prioritet förstås inte behöver något ramavtal.

*Trafikverkets kommentar:
Se kommentar ovan angående ramavtal.*

2.4.2 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 tågäget kan Green Cargo vara beredda att diskutera avvikelshanteringen 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 "kastat ut" i JNB?

Green Cargo noterar liknande problem med framtagande av avgifter.

*Trafikverkets kommentar:
Flertalet av våra tjänster är kopplade till tågplanen som har en noggrannhet på minutnivå. För att kunna trafikleda och hantera störningar samt informera berörda operatörer om förändringar behöver vi ständigt känna till alla avvikelser för att göra rätt bedömningar och lämna korrekt trafikinformation. Därför är det viktigt att rapportering görs för att upprätthålla en god punktlighet och en smidig trafik.*

JNB är en del av TRAV och de åtaganden som anges i JNB gäller i och med att TRAV tecknas. I JNB framgår de ömsesidiga krav som finns beträffande informationsutbyte och vad som gäller vid avvikelser såväl för Trafikverket som för järnvägsföretaget.

Trafikverket tillhandahåller tjänster utifrån marknadens behov. För att kunna ta del av och använda dem finns vissa krav för att marknaden ska fungera på lika villkor för alla järnvägsföretag. Generellt är processen för framtagande av tjänster relativt omfattande, kräver dialog och tar oftast år av förberedelser för att kunna erbjudas på ett bra sätt. Sammantaget är det marknadens behov som styr tjänsteutbudet såväl som Trafikverkets möjlighet att leverera detta.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

2.7.4 Krav på ETCS-utrustning

Trafikverket verkar fortfarande ha problem med sin planering för införandet av ERTMS. Det i sin tur försvårar betänkligt möjligheterna för JF att planera sitt eget behov av ETCS-utrustade fordon.

Trafikverkets kommentar:

Vi har identifierat ett antal viktiga problemområden där två berör er frågeställning:

1. Att "ombordutrustningar finns att tillgå på marknaden till acceptabla priser och rimliga leveranstider"

2. Att "ibruktagning av ERTMS-sträckor ska göras med korta avbrott, enligt plan".

Vi har dessa i fokus och arbetar kontinuerligt med att införandet av ERTMS ska ske så smidigt som möjligt.

Yttrande från SJ AB

Kapitel 2, Villkor för tillträde och trafikering

Inför användandet av ett tågläge är järnvägsföretagen skyldiga enligt Trafikverkets operativa regler att senast innan tågets avgång lämna vissa närmare specificerade uppgifter om bl.a. tågets sammansättning och telefonnummer till lokföraren (2.4.3). Detta skall ske via en särskild webbapplikation. SJ ser behov av att dessa uppgifter på lämpligt sätt lämnas från järnvägsföretagen till Trafikverket, men hyser invändningar mot det avgiftsuttag som Trafikverket kopplat till utebliven rapportering.

I Kapitel 6 Avgifter framgår under punkt 6.1 Avgiftsprinciper vilka typer av avgifter Trafikverket har rätt att ta ut av järnvägsföretag och auktoriserade sökande, enligt 7 kap 2 § järnvägslagen (2004:519). Trafikverket debiterar 1 000 kr per utebliven rapportering enligt ovan och det framgår i förslaget till JNB 2014 under 6.3.1. Denna avgift anges att vara en s.k. särskild avgift, som Trafikverket enligt Järnvägslagen anser sig ha rätt att ta ut. SJ invänder dock principiellt mot att detta är en sådan avgift som avses i lagen. Avgiften är istället i praktiken en bot och saknar som sådan stöd i lagen.

De uppgifter Trafikverket efterfrågar innan tågs avgång lämnar SJ helt automatiserat, eftersom det handlar om stora informationsmängder varje dygn. I IT-baserade system kan tekniska och andra avbrott ske i dataöverföringen, vilket för SJ:s del kan innebära att systemet debiterar stora belopp enligt ovan. SJ föreslår att Trafikverket - om avgiften inte slopas enligt vad vi anført ovan - inför ett tak i dessa debiteringar vid uppenbara tekniska störningar i dataöverföringen och att tydligare larmfunktioner införs när data inte mottas eller registreras från järnvägsföretag som normalt lämnar denna typ av uppgifter automatiserat.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Trafikverkets kommentar:

Rapportering inför tågs avgång är viktig för att vi ska säkerställa att rätt uppgifter finns om de tåg som vi trafikleder.

Något övre tak finns inte i våra system men i vår uppföljning noterar vi större avvikelser och tar kontakt med berörda i de fall avvikelsen anses onormalt stor.

2.4. I Föreskrifter

SJ vill uppmärksamma att i den operativa relationen mellan SJ - Trafikverket gäller i förekommande fall Handbok JTF och inte Järnvägsstyrelsens generella föreskrifter. Handbok JTF är inte en del av Transportstyrelsens föreskrift utan ett fristående dokument och som även skall underlätta för branschen när ändringar genomförs.

Trafikverkets kommentar:

JTF (JvSFS 2008:7) består av själva föreskriften och ett antal bilagor. De operativa reglerna finns i bilagorna. Handbok JTF har, som SJ skriver, tagits fram för att underlätta för branschen när bestämmelser ändras. Den har därför ett lösbladssystem. Av handboken framgår dock att det är JTF i dess tryckta version som gäller och således inte handboken.

2.7.4 Krav på ETCS-utrustning

Avseende ERTMS (dvs. trafik med tågskyddssystem ETCS) finns det fortfarande öppna punkter avseende tolkningar av de tekniska specifikationerna. För att möjliggöra trafik med ERTMS (system E2 och E3) behöver Trafikverket ange de aktuella versionerna av ERTMS i marksystemet samt de tekniska tolkningar av specifikationerna som gjorts i Trafikverkets installationer. Det gäller särskilt eftersom det är två olika leverantörer av markutrustning för de banor som anges har E2, respektive E3 i karttjänsten (lämpligtvis anges aktuella versioner och tolkningar i ett separat bilagt dokument).

Enligt Transportstyrelsens beslut TSJ 2009-206 har Trafikverket ett undantag avseende att följa kraven TSD avseende signalsystemet ERTMS i Citytunneln. Undantaget upphör 2013-12-12, dvs. när JNB 2014 träder i kraft. Vi ber Trafikverket, att i JNB klargöra, vilket trafiksystem som kommer att användas i Citytunneln när JNB 2014 träder i kraft.

Trafikverkets kommentar:

Information om de aktuella marksystemen för olika banor och tekniska specifikationer finns angivna på Trafikverket webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Teknik-i-jarnvagstrafiken/ERTMS-programmet/Anlaggningar-med-ERTMS/>

För ytterligare information om tolkningar kontaktas Trafikverket.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Under förutsättning att Transportstyrelsen förlänger undantaget för Citytunneln kommer trafikeringsystem att vara system H (med tvåskenssignalering) när JNB 2014 träder i kraft. Se karttjänsten för JNB 2014.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

2.4.2 Information

Skrivningen med lydelse

”Järnvägsföretaget ska till Trafikverkets driftledning meddela avvikelser på 3 minuter eller mer i förhållande till tågläge samt avvikelser i användandet av andra tilldelade tjänster” kan tolkas som att JF ska rapportera alla störningar oavsett orsak och vem som vållat förseningen. Denna tolkning är också något vi allt emellanåt upplever i våra kontakter med de olika Driftledningscentralerna. TKAB anser att skrivningen ska ändras så att det tydligt framgår att JF ska rapportera orsak till försening i de fall där JF är vållande till förseningen eller i fall där TKL inte rimligen kan känna till orsaken, t.ex. spårhalka och liknande.

Det är oacceptabelt att det även fortsättningsvis förekommer rapporter ”Ingen uppgift från JF” vid t.ex. nedsättningar.

TKAB anser också att det i skrivningen bör poängteras att det ligger i allas intresse att rapporteringen blir riktig och att Driftledningscentralerna också har ett ansvar att aktivt söka information om en försening i de fall man inte känner till orsaken.

Trafikverkets kommentar:

Avvikelse rapporteringen är mycket viktig eftersom den ligger grund för de åtgärder som vidtas av Trafikverket för att förbättra i anläggningen och planeringsarbetet men även för järnvägsföretagen i deras förbättringsarbete. För att få fram de verkliga orsakerna till förseningar krävs ett samspel mellan järnvägsföretag och Trafikverket. I många fall är det föraren som först känner till varför ett tåg blir sent innan ens trafikledaren får vetskap om detta. Sedan har trafikledaren ett flertal tågrörelser att hålla rätt på vilket inte ger något utrymme för att löpande söka information om eventuell förseningsorsak för respektive tåg. I det fall som TKAB tar upp om hastighetsnedsättning är det olyckligt att vi kodat ”Ingen uppgift från JF”. Vi tar till oss synpunkten.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Kapitel 3, Infrastruktur

Yttrande från Green Cargo AB

Kapitel 3

3.4 Trafikrestriktioner.

Som vi tidigare vid ett flertal tillfällen påpekat ska inte Statens spåranläggningar 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:

Ingående 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 så att det överensstämmer med järnvägslagen.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.

Green Cargo anser fortfarande att enkelspårsdrifter inte ska ingå bland PSB. Anledningen är att JF inte kan anpassa sin ansökan till sådana arbeten. Kriterie A3 på högtrafikerad bana och B3 på medeltrafikerad kan därför utgå. En mängd arbeten kan med nuvarande kriterier klassas som PSB. När TRV sällar bland presumtiva PSB så kan man inte bara se till JF möjligheter att anpassa. Man måste också se till TRV tidtabellskonstruktörers arbetsbelastning. PSB får inte vara fler, eller större, än att konstruktörerna klarar av att hantera anpassningarna i tågplaneprocessen.

Vi noterar att TRV har tagit till sig av tidigare kritik och minskat antalet PSB jämfört med "toppnoteringen" för ett par år sedan. Green Cargo hävdar fortfarande att beroende på storleken på arbetena så är 10-15 st PSB lagom med tanke på vad som sagts ovan om konstruktörernas arbetssituation.

Trafikverkets kommentar:

En översyn av kriterierna för PSB bör göras. I praktiken har vi valt att inte klassa någon enkelspårsdrift som PSB. Teoretiskt skulle det gå att göra, om vi kunde presentera begränsningarna för trafiken på ett sätt som gick att anpassa ansökan till, samtidigt som det var helt konkurrensneutralt. Tills vi har resurser att göra det, kommer dock inga enkelspårsdrifter att klassas som PSB.

Konstruktörernas arbetsbelastning är en faktor som tas i beaktande när antalet PSB fastställs. Vi delar Green Cargos åsikt.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

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 trafikotövarna 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 finnas 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.

Trafikverkets kommentar:

Vi följer gällande rutin vid stängning och/eller slopning av sidospår.

Rangerbangårdar

Så kallade parkeringsspår används för rundgång med lok och där ska därför ingen uppställning förekomma. För att undvika missförstånd vill vi därför att parkeringsspår i fortsättningen kallas rundgångsspår.

Trafikverkets kommentar:

Oklart vad som avses med anledning av att vi följer den definition av parkeringsspår som framgår av JvSFS 2008:7. På våra rangerbangårdar har vi ett antal spår utpekade för i första hand rangering/rangerspår och till dessa spår kan inte tjänsten uppställning ansökas.

Bilagor

Bilaga 3.1 Lastplatser

Hallsberg rangerbangård spår 421 och 422: Green Cargo tänker fortsättningsvis ha verksamhet på dessa spår. Underhållet på dessa spår får inte slopas.

Markaryd sidolastkaj spår 6: Green Cargo har ingen verksamhet där.

Sundbyberg ändlastkaj spår 10 och 11: Behövs vara kvar då GC har billossning på dessa spår.

Sundbyberg sidolastkaj spår 12: behövs vara kvar då GC har flislossning.

Uddevalla sido/ändlastkaj slängomspåret, utarrenderat spår ? : Green Cargo har vissa vagnar som inte skall till hamnen som endast kan lossas på slängom.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Spår 12 och 13 i Vns är spår som är mitt på bangården där man absolut inte kan lasta eller lossa vagnar. Green Cargo anser att dessa spår inte kan klassas som lastplats.

Trafikverkets kommentar:

Utpekade spår på Hallsbergs rangerbangård kvarstår tills vidare som lastspår, detsamma gäller spåren i Sundbyberg och Uddevalla.

Markaryd tas tillfälligt bort som lastplats då trafikplatsen kommer att byggas om.

Vid Vännäs har spår 12 (112) och 13 (113) felaktigt angivits som lastspår, detta är kontrollerat och istället är spåren 14 och 15 (114 och 115) de spår som borde angetts från början.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 3.1, Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter

Redovisning av tillgänglig kapacitet är otydlig eftersom den presenteras under två olika flikar i dokumentet, som dessutom inte är överensstämmande med varandra. Detta gäller både antalet spår och beskrivning av hinderfria spårlängder.

Redovisningen för Hagalund avseende spårnumreringarna är likaså otydliga gällande vilken spårgrupp det gäller (t.ex. spår 20). Spåren O - 16 på Göteborgs C bör redovisas som möjliga uppställningsspår, eftersom de rent praktiskt används som uppställningsspår nattetid. Motsvarande skulle kunna tillämpas för vissa spår på Stockholms C respektive Malmö C som tillgängliga för planerliga nattuppställningar.

Trafikverkets kommentar:

I bilaga 3.1 presenteras de spår som vi bedömt lämpliga för uppställning. Dokumentet redovisar nu uppställningsspår och uppgift om hinderfri längd under samma flik.

I Hagalund förekommer samma spårnummer på fler än ett spår vilket kan härledas tillbaka till den gamla uppdelningen av två bangårdar vid Hagalund, vi ser över om dessa spår kan redovisas på ett bättre sätt.

Redovisningen i JNB skiljer inte på dag- eller nattuppställning.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från Real Rail AB

Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten

Allmänt så önskar vi att större hänsyn och arbete skall ske på de långväga tågen så att man ser helheten då dessa tåg kan drabbas flera gånger under deras långa resa till slutstation. Det blir dessutom svårt att kunna utföra en riktig tidtabellsanpassning som ett PSB då föreskriver.

Trafikverkets kommentar:

Det är vår ambition att ytterligare stärka stråktänkandet i banarbetsplaneringen. De föreslagna PSB ska vara rikssamordnade, så att långväga tåg ska beröras minimalt. En koordinering av PSB sker också i samarbetet kring godskorridoren C01. I den samordningen deltar Trafikverket, DB Netz, Banedanmark och Jernbaneverket.

Yttrande från AB Östgötatrafiken

Avseende planerade större banarbeten (PSB) finns i underlaget för JNB 2014 inga arbeten som direkt påverkar Östgötapendeln. Vår uppfattning är även för 2014 att det pågående arbetet med kontaktledningsupprustning mellan Mjölby och Nässjö är av sådan omfattning att det borde klassas som ett PSB. Erfarenhetsmässigt konstaterar vi även att omledningslägen för andra tåg som påverkas av PSB på andra järnvägssträckor i vissa fall påverkar vår trafik. I dessa fall har inga särskilda omledningsbehov utpekats varvid vi förutsätter att eventuella omledningslägen/tidsjusteringar som är en följd av PSB i JNB 2014 inte påverkar Östgötapendeln.

Trafikverkets kommentar:

Vi har valt att inte klassa några enkelspårsdrifter alls som PSB, eftersom det är svårt för järnvägsföretagen att anpassa sina ansökningar till enkelspårsdrifter. I och med informationsmöten och information på annat ställe i JNB bör dock berörda företag vara fullt medvetna om dessa arbeten.

Om Trafikverket skapar tydliga konkurrensneutrala förutsättningar för trafiken runt en enkelspårsdrift skulle denna kunna klassas som ett PSB. Vi tar det i beaktande inför planeringen av 2015 års PSB.

Yttrande från Hector Rail AB

Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten

Vi vill inledningsvis upprepa den tidigare år lämnade generella synpunkten att planerade större banarbeten i högre grad bör genomföras på sätt som reducerar konsekvenserna för JF. Totalavstängningar på bansträckor där omledningsmöjligheter saknas (ex. Malmö gbg-Peberholm) eller är möjliga endast genom större omvägar (ex. Södra stambanan Hässleholm-Nässjö) bör i möjligaste mån

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

reduceras i antal, läggas under lågtrafikperioder samt kortas ned till minsta möjliga tid. För godsjärnvägarna såväl som för deras kunder innebär långa totalavstängningar (>24 timmar) störningar i fordonsomlopp och logistikkedjor som ofta tar ett flertal dagar att återställa.

Trafikverkets kommentar:

Vi strävar efter att uppfylla detta önskemål. Ambitionen vid banarbeten är alltid att inom rimlighetens ramar påverka trafiken så lite som möjligt – även vid PSB.

Yttrande från SJ AB

Bilaga 3.2, planerade större banarbeten

Det är angeläget att Trafikverket även redovisar större planerade banarbeten som berör viktiga bangårdsområden och endast arbeten på linjen eller driftplatser. Vi har upplevt tidigare år att en del arbeten som berört t.ex. bangården Hagalund "glömts bort" i JNB. T ex sp 13 och 15 på Mellanbangården skall stängas av i sju månader men står ändå med som tillgänglig kapacitet i bilaga 3.1

Trafikverkets kommentar:

Större planerade banarbeten som berör viktiga bangårdsområden ska presenteras i JNB som ska ge en rättvisande bild av den tillgängliga kapaciteten på järnvägsnätet.

Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB

Bilaga 3.3 "Bevakning av driftplatser"

Kategori C: Holmsjö ska tas bort och överföras till kategori A eftersom sträckan Emmaboda - Karlskronas fjärrstyrts från driftledningscentral T14.

Kategori D: Spjutsbygd och Vissefjärda ska tas bort och överföras till kategori A eftersom sträckan Emmaboda - Karlskronas fjärrstyrts från driftledningscentral T14.

Kategori D: Mörlunda ska tas bort från kategori D eftersom det är en station som finns under kategori B Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis.

Trafikverkets kommentar:

Vi instämmer och rättar till dessa.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Kapitel 4, Tilldelning av kapacitet

Yttrande från AB Östgotatrafiken

ÖstgotaTrafiken konstaterar att Trafikverket inte föreslagit någon förändring i själva tilldelningsprocessen för kapacitet. De senaste årens tågplanprocesser har från vår sida uppfattats som svårhanterliga och där brist på tid i processen och planeringsresurser från Trafikverkets sida gjort att den tågplan som blivit resultatet av processen inte varit tillräckligt kvalitetssäkrad vilket inneburit att en rad korrigeringar fått hänskjutas till ad hoc-processen. Förslaget till tågplan publiceras dessutom även framgent mitt i semesterperioden vilket gör att vid mer omfattande avvikelser gentemot beställning krävs omfattande resurser från järnvägsföretagens sida för att kunna bedöma och kunna göra exempelvis ekonomiska bedömningar av Trafikverkets förslag. Vår uppfattning är därför tiden för att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till tågplan är för kort med hänsyn till att den är förlagd i huvudsak under sommaren.

Vi har även svårt att se varför vissa hållpunkter i processen har en exakt tidpunkt för avslut under en arbetsdag medan andra hållpunkter inte har samma noggrannhet. Trafikverket bör synkronisera tidskraven så att dessa är lika för alla hållpunkter. På samma sätt bör en ömsesidig noggrannhet avseende håll punkterna eftersträvas mellan Trafikverket och järnvägsföretagen.

Ett sätt att hantera förväntat högt kapacitetsutnyttjande från Trafikverkets sida är att ta fram trångsektorsplaner för vissa geografiska områden. Detta har skett för bl.a. Mälardalen och Skåne, två områden som påverkar trafiken genom det område där ÖstgotaTrafiken bedriver sin verksamhet. ÖstgotaTrafiken konstaterar att trångsektorsplanerna indirekt påverkar Östgotapendeln även om denna inte ingått i trångsektorsplaneringen.

ÖstgotaTrafiken konstaterar att Södra Stambanan inför T13 förklarats för överbelastad på sträckan Norrköping-Mjölby. Inför T11 var delar av sträckan föremål för beslut om överbelastning. AV JNB 2014 kan inte ÖstgotaTrafiken se att besluten om överbelastning har gett något avtryck i förutsättningarna för trafik.

I den kapacitetsanalys som genomfördes efter beslutet av överbelastning inför T11 blev en av Trafikverkets slutsatser att genom att ta fram trångsektorsplaner för Skåne och Mälardalen skulle stabila kanaler skapas även för trafiken genom Östergötland. Genom olika gångtidspåslag för fjärrtågstrafiken p.g.a. banarbeten har dock detta inte fungerat så som kapacitetsanalysen föreslog. Genom att gångtidspåslagen varierat dels i omfattning och dels i geografisk placering har fjärrtågens lägen varierat på ett sådant sätt att konsekvenserna för Östgotapendeln varierat mellan olika tågplaner. Inför T13 blev konsekvenserna för Östgotapendeln mera omfattande än vad som hittills varit fallet och med betydande konsekvenser för möjligheterna att kunna bedriva en bra och attraktiv pendeltågstrafik.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Vår uppfattning är att förutsättningarna för vår trafik måste stabiliseras. Vårt tågtrafikupplägg utgör en del i ett omfattande nät av buss-, spårvagns- och båttrafik som direkt påverkas om tågtiderna förändras för Östgötapendeln. Att varje år genomföra radikal omplanering inte bara av tågtrafiken utan även all annan trafik är inte görligt och ger stora problem för våra kunder med återkommande tidsförändringar.

Nuvarande modell för vägning av tåglägen mot varandra under tågplaneprocessen och som grund vid tvistlösning missgynnar den typ av trafik som vi bedriver, dvs pendeltågstrafik med fasta tider med mycket hög andel arbets- och studiependling. I konflikter med internationell snabbtågstrafik medför dagens beräkningsmodell i princip att ett pendeltågssystem aldrig kan vinna företräde. Vår uppfattning är att arbets- och studiependling inte prioriteras och att restidsförändringar på kortare sträckor inte heller värderas tillräckligt högt.

Trafikverkets kommentar:

Vi följer RNE:s tidsplan och i den finns hållpunkter och klockslag angivet för när synpunkter till Tågplan ska lämnas.

*Prioritering mellan intressekonflikter vid tilldelning av tåglägen ska enligt **Järnvägslagen 6 Kap, 3 §** ske med hjälp av kriterier "som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen".*

De prioriteringskriterier som vi använder syftar till att återspegla just den samhällsekonomiska marginalkostnadsskillnaden för alternativa lösningar på sökta tåglägen där konflikt om samma spårkapacitet föreligger.

Enligt den samhällsekonomiska kostnadsmodell som har gällt fram till nu (ASEK 4) har resor i tjänsten haft ett högre tidsvärde än arbetsresor (som värderats lika med fritidsresor). I och med ASEK 5, som trädde i kraft september 2012, kommer arbetsresor att ges ett högre tidsvärde, men användningen av ASEK 5 i Trafikverkets prioriteringskriterier kommer ske tidigast i JNB 2015. Det är för övrigt inte korrekt att "I konflikter med internationell snabbtågstrafik medför dagens beräkningsmodell i princip att ett pendeltågssystem aldrig kan vinna företräde". Prioritering sker aldrig tågläge mot tågläge, utan lösning mot lösning. Om tidsförlusten för ett tågläge med lägre tidskostnad är tillräckligt omfattande i relation till den alternativa tidsförlusten för det konkurrerande tåget, så "vinner" tågläget med lägre tidskostnad på grund av den totala tidskostnaden blir högre.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Kapitel 4.3 – Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

Datomet för publicerande av förslag till Tågplan 2014 har nu tidigarelags och ligger nu på fredagen i vecka 26 istället för måndagen i vecka 27. Denna tidigareläggning är för liten för att järnvägsföretagen ska ha nytta av den.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Publiceringen bör ske omedelbart efter midsommar för att inte helt ligga i semesterperioden.

Trafikverkets kommentar:

Enligt RNE:s tidsplan ska förslag till tågplan publiceras på måndag vecka 27. Vi har valt att publicera vår tågplan redan på fredag vecka 26. Att publicera ännu tidigare är inte möjligt på grund av RNE:s Technical meeting som sker kring den 17-20 juni.

Yttrande från Green Cargo AB

4.2.1.3 Trångsektorplan.

I JNB för T14 finns inga uppdaterade trångsektorplaner för Skåne och Göteborgsområdet. När det gäller Skåne och i synnerhet Södra stambanan vore det önskvärt att Trv följer sina egna planer och konstruerar tågplan efter dem. I T13 processen lyckades ni inte med det, vilket har fått till följd att många godståg framförallt på sydgång får vänta länge på att erhålla ett tidtabellsläge. Beträffande trångsektorplan Göteborg föreslår Green Cargo att godståg körs i ett läge före pendeltåg på sträckan Göteborg-Alingsås, detta eftersom medelhastigheten för pendeltågen på sträckan Göteborg-Floda är väsentligt lägre än för godståg.

Trafikverkets kommentar:

Skåne:

Trångsektorplanen i Skåne förutsätter att godstågen är sammansatta för en största tillåtna hastighet av 100 km/h för att nå sina kanaler. Godståg med lägre sth än 100 km/h hänvisas till tid då rusningstrafik (kl 06.00-09.00 och 16.00-19.00) inte råder. I gynnsamma fall kan lösningar hittas även i rusningstid, till exempel om annat läge i trångsektorsplanen är vakant. I konstruktionen av tågplan 2013 stämde inte ansökningarna till 100 % för den långväga resandefrafiken, framförallt att södergående SJ 2000 framfördes i senare läge. I enstaka fall påverkade detta godstrafiken negativt, men hade ingen avgörande betydelse.

Göteborg:

Den föreslagna lösningen är i princip bra, men kräver stora förändringar av persontrafikuppläggen. I nuläget avgår pendeltåget 5 minuter efter ett resandetåg från Göteborgs central vilket i sin tur medför att det inte finns någon ledig kanal för godståg i detta tidsintervall.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Inledningsvis vill vi påpeka behovet av att SL och Stockholmståg kan ha en fortgående strategisk dialog med Trafikverket gällande planerade banarbeten som påverkar pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet. Särskilt viktigt är det att ta hänsyn till kollektivtrafiksystemet som helhet. Avstängningar av pendeltågstrafiken måste samordnas med arbeten i vägsystemet eftersom resenärerna då oftast hänvisas till busslösningar där framkomligheten är av avgörande betydelse. Även yttre faktorer, såsom evenemang på Friends Arena i Solna, kommer att ha en avgörande betydelse för behovet av (förstärkt) spårtrafik och därmed även banarbetsplaneringen. Det är långt ifrån säkert att vi redan under remisskedet för banarbetsplanen känner till alla dessa yttre faktorer.

Trafikverkets kommentar:

Vår ambition är att samordna väg- och järnvägsavstängningar och vara tydliga i dialogen med yttre arrangemang om vilka förutsättningar dessa skapar. Trögheten i järnvägsplaneringen (och EU-lagstiftningen) kräver dock att vi presenterar våra planer på arbeten mycket lång tid i förväg. Dessa planer ska också vara bindande. De kan gå att ändra i dialog med järnvägsföretagen, men ambitionen är att våra banarbeten ska vara helt förutsägbara. Just PSB:na ska vara en förutsättning för hela det fortsatta tågplanearbetet. De presenteras så tidigt just därför.

Kapitel 4.3.1 – Banarbeten

Antalet resande på pendeltågen i Stockholmsområdet uppgår till nästan 300 000 en vanlig vardag. Avstängningar i pendeltågstrafiken som berör vanliga vardagar under rusningstid kan SL och Stockholmståg därför inte acceptera, såvida det inte handlar om pendeltågsnätets perifera delar (ex.vis Västerhaninge – Nynäshamn). Avstängningar måste därmed förläggas under veckoslut/storhelger, och i den mån de är längre under högsommaren.

De flesta av de planerade större banarbetena (PSB) i Stockholmsområdet är korta (några dagar). Vi avser, liksom tidigare år, att i samråd med konstruktörerna på Trafikverket bestämma vilka banarbeten vi anpassar ansökan till och vilka vi inte gör det. Det är inte rimligt att göra varianter på samtliga tåg för att tågtrafiken är avstängd någon enstaka helg. Förändringarna hanteras sedan i korttidsplaneringen.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägsföretagen ska anpassa sina ansökningar till samtliga PSB. Anser ett järnvägsföretag att det inte är rimligt, bör detta påpekas i samrådet. Håller Trafikverket med, bör objektet strykas som PSB. Större arbeten som inte klassas som PSB, presenteras på annat ställe i JNB.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från Green Cargo AB

4.8.2 Operativa regler

GC anser att "tåg i rätt tid har företräde" skall gälla fortsatt som grund dock måste det till tydligare riktlinjer till Fjärrtågklarerarna och hur det skall se ut måste ju jobbas fram gemensamt i branschen och tillsammans med Trafikverket.

Anledningen till att GC förordar "tåg i rätt tid har företräde" är att det ger JF tydliga incitament att säkerställa sin planerade avgångstid, missar man den så skall man löpa risk att nedprioriteras. Tidigare har vi diskuterat ett antal ggr att det borde gå att köpa sig kvalitet, exempelvis genom differentierade banavgifter och då skulle det vara ok att prioritera upp dylika tåg men så länge alla betalar samma banavgifter så håller vi fast vid "tåg i rätt tid har företräde".

Trafikverkets kommentar:

Vi har under 2012 tillsammans med branschen påbörjat ett arbete med att utveckla de operativa reglerna. Första steget i arbetet har precis avslutats med en förstudieremiss till hela branschen, där svaren talar om fortsatt gemensamt arbete för att utveckla enkla och tydliga riktlinjer. Vi kommer att bjuda in till nästa steg i detta arbete.

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier

Beräkningsmodellen är komplicerad och kan uppfattas som mycket oförutsägbar för en enskild sökande. I punkt 6.5 påpekas att modellen inte nödvändigtvis beskriver verkligheten och att ett beslut därför kan överprövas "manuellt" om den sökande lägger fram "bevis" för modellens oförmåga att beskriva verkligheten i ett specifikt fall.

Tågkompaniet anser att de oförutsägbara förutsättningarna i kombination med en modell som ställer stora krav på stor administrativ "power" utgör ett hinder för mindre och medelstora entreprenörer att konkurrera på lika villkor. Branschen präglas av redan dålig och dessutom vikande lönsamhet, det är därför sannolikt att de alltmer omfattande och komplicerade processerna i kombination med ökade avgifter och ökad administration kring detta kommer att leda till att avregleringen av marknaden blir en total "sneträff". För att få en fungerande marknad måste i stället en förutsägbar modell införas. Modellen måste kunna garantera en långsiktig trygghet där en enskild operatör kan räkna hem de miljardinvesteringar i fordon som krävs för att kunna få en avreglering värd namnet.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Trafikverkets kommentar:

Den beräkningsmodell som ligger till grund för Trafikverkets prioriteringskriterier är inte enkel. Anledningen till det kan förklaras av det faktum att järnvägslagen föreskriver att våra prioriteringskriterier ska främja en samhällsekonomisk effektiv användning av infrastrukturen. Vår uppfattning är att det kräver en modell som tillräckligt korrekt avspeglar detta lagkrav. Med den omfattning och komplexitet som Trafikverkets tågtrafik har blir de faktiska förhållanden som bör beaktas komplicerade.

Det ligger i sakens natur att det alltid kommer att finnas en grad av oförutsägbarhet i den meningen att ingen sökande vet vid ansökningstillfället vilka konkurrerande ansökningar som kommer att kunna påverka möjligheterna till att få tåglägen av ett förutbestämt utseende. Den osäkerheten finns oavsett komplexiteten i den modell som räknar ut de samhällsekonomiska värdena.

Vi ställer oss positiva till att delge berörda insyn i de uträkningar som ligger till grund för prioritering i den mån sådan har utförts. En förbättrad dialog kompletterad med de underlag som vi får fram vid beräkningar i prioriteringssyfte ligger alltid i vårt intresse.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier

I samband med den tvistlösning som skedde utifrån den tvist som SL/ Stockholmståg lämnat in angående Gnestapendeln i T13, så blev det tydligt att den modell för prioritering som Trafikverket hävdar används inte är praktiskt användbar. För att kunna visa att den nu fastställda tågplanen är den som ger den mesta samhällsekonomiska nytta så borde en alternativ tågplan där våra tåg prioriterats också ha presenteras så att nyttan mellan tågplanerna kunde jämföras. Men att ta fram en alternativ konflikthanterad tågplan på någon enstaka dag låter sig naturligtvis inte göras. Trafikverket måste därför tydliggöra hur de ska kunna fatta beslut i tvistlösning på samhällsekonomiska grunder på den korta tid som finns tillgänglig i tvistlösningen.

Styva tidtabeller

Vi har under processen med att arbeta fram prioriteringskriterier förstått att Trafikverket, liksom vi och många fler, inser att styva tidtabeller i den typ av trafik som bl.a. SL bedriver har ett stort värde, inte minst för att det ökar möjligheten att attrahera fler resenärer – det handlar om ett kundtillvänt trafikutbud som bidrar till att göra det lätt att resa kollektivt.

Det är SLs bestämda uppfattning att styva tidtabeller i frekvent lokal och regional trafik är en av de faktorer som bäst bidrar till att kunna öka resandet respektive vidmakthålla ett högt resande. Styva tidtabeller ger resenärerna möjlighet att på ett enkelt sätt lära sig tidtabellerna utan att för varje resa behöva kontrollera när tåget ska gå. Det ökar också möjligheten att ha styva tidtabeller även i anslutande trafik.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

För att detta ska fungera ska normalt samma styva tidtabeller gälla hela trafikdygnet alla dagar i veckan.

Det ska vara enkelt att resa, och styva tidtabeller är ett mycket bra sätt att bidra till att göra det enkelt och åtminstone minska skillnaden mellan bil och kollektivtrafik. Om branschen menar allvar med att eftersträva en kollektivtrafik som är till för resenären, inte bara i ord utan också i handling, så måste styva tidtabeller ges ett mycket högt värde åtminstone i frekvent lokal och regional trafik. Därför blir vi mycket bekymrade över att Trafikverket ännu inte tagit fram förslag till hur styva tidtabeller ska kunna värderas i kapacitetsfördelningen. Vi anser att värdet av styva tidtabeller är så stort att användandet av prioriteringsmodellen ska vänta tills värden arbetats fram för styva tidtabeller.

Tomtåg

Tomtågen ges ett lågt värde i JNB-remissen. Vi anser att man inte generellt kan säga att tomtågen är minst värda av allt som söker kapacitet på spåren.

Det är inget som helst självändamål att köra tomtåg. Rimligen anstränger sig varje järnvägsföretag till det yttersta för att hålla nere tomtågskörningarna till ett absolut minimum, men de kan inte helt undvikas bl.a. eftersom transporter till/från depåer och uppställningsplatser är nödvändiga.

Om tomtågen ofta nedprioriteras för att banan ska stängas av för banarbeten kommer det ofelbart gå ut över möjligheten att underhålla fordonen. Detta måste tas hänsyn till vid prioriteringar mellan tomtåg och banarbeten.

Om tomtågen som regel ska stå tillbaka för annan trafiks produktionsapparat (till exempel växling med godståg) så kommer också det medföra minskad tid för underhåll och att tomtågen tar upp ännu mer linjekapacitet än annars i och med att de behöver köras fram tidigare.

Vi föreslår att tomtåg på väg till ett uppdrag ska ges högre tidsvärden än tomtåg på väg till depå eller uppställning.

Växling

Prioriteringskriterierna tycks sakna värdering av växlingsrörelser. Här anser vi att i de fall växlingsrörelser ligger i konflikt med tåg, vare sig det handlar om resandetåg, godståg eller tomtåg, så ska växlingsrörelserna tidtabelläggas.

Ofta ges idag växlingsrörelser ett helt tidsspänn som man kan disponera. Det är inte osannolikt att ett sådant tidsspänn upptar mer kapacitet än vad som verkligen behövs för de nödvändiga växlingsrörelserna. Så länge det inte finns några konflikter så gör det kanske ingenting, men om det finns konflikter så bör man "tidtabellägga" växlingsrörelserna och därmed förhoppningsvis hitta kanaler som kan fungera både för växlingen och för berörda tåg.

Trafikverkets kommentar:

Vi tillämpar ingen fastlagd process vid tvistlösning utan varje situation måste bedömas utifrån de förutsättningar som råder.

2013-02-08

Ärendenr: TRV 2012/881

Projektnr:

Styva tidtabeller

Utredning av de ekonomiska effekterna som uppstår vid avsteg från önskade styva tidtabeller blev klar senare än planerat. För oss återstår att utvärdera utredningens resultat och analysera hur det ska kunna inkluderas i den räknemodell som vi använder i vårt planeringsverktyg TrainPlan. Om vi finner att resultatet går att införa så krävs en anpassning av planeringsverktyget innan dessa effekter kan komma att ingå i modellen. Först när ovan angivna uppgifter är lösta kan dessa effekter ingå i prioriteringskriteriernas beräkningsmodell, vilket tidigast kan ske till JNB 2015.

Tomtåg

Den samhällsekonomiska modellen beräknar förändringar i produktionskostnader och kostnader relaterat till transportarbetet. För tomtåg finns produktionskostnader men det förekommer inget transportarbete. Prioriteringsmodellen ska kunna ge svar på vilket tåg som ska "vänta mer" och vilket som ska "vänta mindre". Tidskostnaderna som varje prioriteringskategori har, ska beskriva den marginalkostnadsförändring som sker vid förlängning eller förkortning av transporttiden/restiden. Om transporttiden för ett tomtåg ska bli mindre så blir den högre för ett annat tåg (som då får förlängd restid). Det är då tidsvärdena kommer in.

SL ifrågasätter om t.ex. en växling med godståg ska ha högre tidsvärde än en tomkörning. Men det är inte logiskt att t.ex. 10 min förlängning av en tomtransport av ett pendeltåg skulle medföra en högre samhällsekonomisk kostnad än 10 min förlängning av godstågsväxling, som trots allt har en transportuppgift av att förflytta godsvagnar till en godskund och då kan komma att levereras 10 min senare. SL föreslår även att tomtåg på väg till ett uppdrag ska ha högre tidsvärde än på väg från. Men vi kan inte finna någon samhällsekonomisk tidskostnad som skiljer sig i dessa fall. Att säkerställa att tomtågen planeras så att de kommer fram till sitt uppdrag i tid görs genom att ange korrekta associationer som i Trafikverkets modell säkerställer dessa ankomster. För att tomtåget ska komma i tid till sitt uppdrag måste det vid konflikt helt enkelt lämna sin uppställning/underhållsdepå tidigare.

Det vore kanske bra om SL tydliggör sina bekymmer genom konkreta fall och kanske även exemplifierar hur nuvarande tidsvärden har lett till att banarbeten nedprioriterat tomtåg och hur det fallit ut. Kanske bör vi tillsammans med SL gå igenom beräkningsmodellens funktionssätt utifrån konkreta fall för att se om det finns behov av förändringar i modellen.

Växling

Växling är en rörelseform. Prioriteringskriterierna tar ingen hänsyn till rörelseformen för en tågtransport. Det innebär att växling ingår i modellen och hanteras i enlighet med sin samhällsekonomiska nytta.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från Real Rail AB

Bilaga 4.3 Trafikkalendern

Tycker det är märkligt att det inte finns något innehåll att lämna synpunkter på

Trafikverkets kommentar:

Tyvärn fanns inte trafikkalendern med i samrådsunderlaget direkt från början.

Bilaga 4.4 Kapacitetsförutsättningar

Det var en stor redovisning för med tidtabellstillägg på Södra stam på just nattetid. Vanligt är det att godstrafik som får ta hela minskade kapaciteten på banan för underhåll.

Trafikverkets kommentar:

Yttrandet föranleder ingen kommentar.

Bilaga 4.4, kap 3 Trångsektorsplaner

SL är positivt inställda till användningen av trångsektorsplaner då det ger goda förutsättningar att kunna planera trafiken med god framförhållning, och för trafikens punktlighet.

Vid kapacitetsproblem på sträckor inom Trångsektorsplan Mälardalen bör även övervägas möjligheten att kräva att snabbare tåg körs något långsammare för att ge samtliga järnvägsföretag möjlighet att komma fram med sina tåg.

Kanalsystemet på sträckan Stockholm C – Stockholms södra har 28 förplanerade tåglägen av vilka 16 är avsatta för trafik till/från innerspårerna på sträckan Stockholms södra – Älvsjö och 12 till/från ytterspårerna på samma sträcka. För att ett tåg inte ska ta två tåglägen i anspråk anser vi att tåg som framförs på innerspårerna på sträckan Stockholms södra – Älvsjö, även ska fortsätta på innerspårerna söder om Älvsjö och vidare på banan via Tumba – Södertälje hamn (alternativt mot Nynäsbanan eller Älvsjö godsbangård). Tåg som ska köras via Grödingebanan ska köras på ytterspårerna hela vägen mellan Stockholms södra och Flemingsberg. Detta är synnerligen viktigt under högtrafikperioderna.

SL planerar att för T14 ansöka om upp till 15 tåglägen per timme och riktning genom centrala Stockholm.

Trafikverkets kommentar:

I Trångsektorsplan Mälardalen anges att kanalkörning ska tillämpas på de fyrspariga sträckorna Stockholms södra – Flemingsberg och Stockholm C – Skavstaby. Detta innebär att ingen planerad kryssning mellan inner- och ytterspår normalt bör ske. Trafikverket anser dock att, om så är möjligt, viss avvikelser får göras vid förgreningspunkterna Flemingsberg och Skavstaby för att möjliggöra tågtrafik i relationer som operatören önskar (till exempel SL:s pendeltåg Tumba – Arlanda – Uppsala).

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från SJ AB

Bilaga 4.4 - Kapacitetsförutsättningar

4.3.1

Trångsektorplaner

SJ menar att rätt utformad och rätt tillämpad kan en trångsektorplan innebära möjligheter ur kapacitetstilldelningssynpunkt. Dessvärre saknar trångsektorplanerna stöd i gällande lagstiftning av avseende kapacitetstilldelningen. Den faktiska tillämpningen riskerar därmed att inte bli överblickbar och i sämsta fall inte heller konkurrensneutral. Det är mycket viktigt att trafikverket vid utformningen av trångsektorplaner alltid beaktar kraven på likabehandling och konkurrensneutralitet.

Denna otydlighet framkommer under rubrikerna Allmänt och Innehåll och giltighet genom närmast ambivalenta formuleringar som att "[trångsektorplaner] ska användas som planerings förutsättning" och "är tänkta att utgöra grunden för såväl tåglägesansökningar som konstruktion av tågplan", vilket kontrasterar mot "fördelningen av de föreslagna tåglägeskanalerna är inte att betrakta som förutbestämda".

Trångsektorplan Skåne

Inför Tågplan 2013 tog Trafikverket fram en s.k. trångsektorplan även för Skåne, utöver de tidigare som funnits för Mälardalen och Göteborgsområdet. Någon detaljerad trångsektorplan för Skåne har inte presenterats inför JNB 2014, utan endast att kommenterats att den kommer att presenteras senare och i princip inte avvika från planen för Tågplan 2013.

SJ konstaterar att tillämpningen av trångsektorplanen för Skåne i kapacitetstilldelningen för Tågplan 2013 i första hand tillgodosett tåglägen för samhällsköpt lokal och regional trafik. Detta har skett genom att all lokal och regional trafik motsvarande trafiken i T12 beretts plats inklusive insatståg enstaka timme eller timmar. Därefter har Trafikverket "fyllt på" med annan trafik upp till kapacitetstaket. Det innebär att särskilda lägen för IC-tågstrafik Malmö - Stockholm (SJ:s respektive Veolias tåg), snabbtågstrafik utöver timmestrafiken Malmö - Stockholm (SJ) och fjärrtågstrafik Malmö - Göteborg inte har inrymts. Trångsektorplanens lägen betecknas som "snabba" respektive "långsamma" men följer helt lokal- och regionaltrafikens trafikeringslogik. Därutöver inrymmer trångsektorplanen endast lägen för snabbtågstrafik Malmö - Stockholm (ett per timme) samt godståg. Den trafik regionala upphandlande myndigheter förväntas ansöka blir därmed till 100 % tillgodosedd i trångsektorplanens strukturella utformning.

2013-02-08

Ärendenr: TRV 2012/881

Projektnr:

Fjärrtrafikens behov i hela det aktuella stråket för T14 måste beaktas och fler "kanaler" för snabba tåg måste tilldelas fjärrtrafiken. Behovet är följande per timme:

- En kanal för snabbtåg sth 200S Malmö-Stockholm-Malmö med 8 uppehåll och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen.
- En kanal för snabbtåg sth 200S Malmö-Stockholm-Malmö med uppehåll i Lund och Hässleholm och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen. Denna kanal förväntas inte användas varje timme, men dock i peak.
- En kanal för snabbtåg sth 200B Malmö-Hässleholm(-Göteborg) med uppehåll i Lund och Hässleholm och utan tidsförluster för infasning mm längs hela vägen.
- En kanal för annat fjärrtåg sth 160B Malmö-Stockholm-Malmö med gott läge hela vägen. Denna kanal förväntas inte användas varje timme, men dock i peak.

Trafikverkets kommentar:

Vi anser att den framtagna trångsektorsplanen för Skåne är framtagen utifrån behov för långväga och regional persontrafik samt godstrafik.

Trångsektorsplanen är framtagen utifrån att få ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och är en tidtabellsåtgärd utifrån steg 2 i fyrstegsprincipen.

Trångsektorsplaner är en samhällsekonomisk effektiv helhetslösning, och uppfyller kravet att planen ska vara robust mot störningar.

Det behov SJ anser föreligga för långväga persontrafik, totalt fyra kanaler per timme och riktning Malmö- Hässleholm, är inte helt tillgodosett i trångsektorsplanen. Planen omfattar fem snabba lägen per timme och riktning, vilka skall fördelas mellan långväga persontrafik och regionala tåg, i detta fall Öresundstågen. Trångsektorsplanen anger för vissa tåg ett tidsspann i Hässleholms- änden, som innebär att dessa lägen är användbara för olika fordonstyper och uppehållsbild – dvs. de är inte i förväg utpekade som lämpliga för en specifik tågtyp. Genom att ange tåglägen på detta mer öppna och flexibla sätt säkerställer vi ett effektivt utnyttjande och undviker vakanta tåglägen. Detta innebär att det inte går att exakt ange antalet lägen för den långväga persontrafiken.

Utbudet i tågplan 2013 är två Öresundståg per timme och riktning i styv tidtabell hela dagen med ett tillkommande tåg i högtrafik. Fjärrtrafiken varierar mellan 0 och 3 tåg per timme – 0 avser morgonavsnittet i sydlig riktning. Flera timmar körs ett tåg medan de övriga för fjärrtrafiken passande lägena är vakanta.

SJ beskriver de önskade lägena för långväga persontrafik som tåg M- Cst eller M-G. Trångsektorsplanen tar i princip slut i Hässleholm även om det givetvis är en målsättning att hitta lägen som passar för en tänkt fortsättning mot Cst, G eller Kristianstad. Trångsektorsplanerna för M-, G- och Cst- området är dock i nuläget inte konstruerade så att man med hjälp av dessa erhåller fungerande tåglägen M-G eller M- Cst. Detta försvåras bl.a. av tågens olika uppehållsbild, olika fordonstyper och banarbetstillägg som varierar i omfattning och geografi mellan olika tågplaner. Eftersom trångsektorsplanerna i princip bara beskriver

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

högtrafiktimmarna, kommer ett tåg M- G eller M- Cst knappast att framföras genom mer än en trångsektorsplan. Exempelvis kommer tåg som startar i högtrafik i Cst eller G att komma till M- området efter högtrafikens slut och därmed tillämpas inte trångsektorsplanen. Eftersom kapacitetsutnyttjandet i M- området för tåget i detta exempel är lägre, har man större möjligheter att hitta acceptabla lösningar.

Under tågplan 2014 kommer banarbetstillägg på Södra Stambanan att behövas i ungefär samma omfattning som i tågplan 2013, men på andra delsträckor. Tyngdpunkten kommer att ligga på sträckan Hässleholm- Lund med upp till fem minuters tillägg, vilket kommer att vara inarbetat i Trångsektorsplanen.

De kanaler SJ anser behövas för den långväga persontrafiken tillgodoses enligt följande:

Snabbtåg M- Cst med 8 uppehåll: Finns med i Trångsektorsplanen, dock minutjusterat jämfört med tågplan 2013 på grund av banarbeten.

Snabbtåg M- Cst med uppehåll Lu och Hm: Under senare tågplaner har det varit mycket svårt att hitta lösningar för dessa tåg. Konflikter med andra tåg har uppkommit på många ställen i tågets väg. Endast enstaka tåg har i praktiken framförts beroende på dåliga tåglägen eller fordonsbrist. För trångsektorsplan Skåne behövs dessa tåglägen endast för nordgående tåg eftersom de södergående inte går under de timmar som trångsektorsplanen tillämpas. Oklart om passande läge kan hittas.

Snabbtåg M- Hm- G: Som tågplan 2013 finns ett tågläge som kan användas antingen för långväga trafik riktning VKB eller insatsläge för Öresundståg.

Annat fjärrtåg: Hantering av annat fjärrtåg tas upp inför samrådsmöte med Järnvägsföretag.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Kapitel 5, Tjänster

Yttrande från Real Rail AB

Specialtransporter

Öppettider för behandling måste vara daglig eller när behov finns 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.

Trafikverkets kommentar:

För att säkerställa att transporttillstånd hinner utfärdas, ska ansökan vara Trafikverket tillhanda senast två arbetsdagar innan transportens avgång. Vid störningar i trafiken hanteras all omplanering av tilldelade tjänster operativt.

Yttrande från Green Cargo AB

5.3.4 Godsterminaler

I JNB 2014 står det klart och tydligt att vi kan söka och erhålla kapacitet på lastplats för enbart uppställning, dock villkorat vilket vi har förståelse för. Green Cargo kräver härmed att det i dessa fall även debiteras enbart uppställningsavgifter.

Trafikverkets kommentar:

*Vi tillhandahåller tjänster med utgångspunkt från järnvägsföretagens behov. Om det inte finns behov av tjänsten **Kapacitet på lastplats** på en viss plats, kan istället tjänsten **Spårkapacitet för uppställning** tilldelas villkorat för spåret. Avgiften debiteras utifrån den tjänst som är sökt och tilldelad.*

Yttrande från SJ AB

Kapitel 5, Tjänster

5.3.7

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 terminal verksamhet. För SJ:s del gäller detta framförallt depåerna i Hagalund, Göteborg, Malmö, Västerås och Linköping, 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.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

"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 att ansöka om specifikt spår med motivering om varför detta behov finns.

5.4.3 och 5.4.6

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

Denna synpunkt pekar på behovet av ett bra samarbete mellan de aktörer som verkar inom depåområdet! Trafikverket ska främja en fungerande marknad och att det finns ett heltäckande tjänsteutbud, men ska i princip inte erbjuda tjänster som kan tillhandahållas av andra marknadsaktörer. Vi arbetar med att tydliggöra formerna för den löpande dialogen kring utveckling av befintliga depåer och att göra det möjligt för ändamålsenliga nyetableringar i anslutning till de anläggningar som Trafikverket förvaltar.

Bilaga 5.1 - Trafikinformation

SJ efterlyser ånyo möjligheten att kunna beställa högtalarutrop vid vissa stationer och för vissa tåg även på engelska. Det måste anses vara en klar brist att Trafikverket inte erbjuder denna möjlighet i vart fall som en tilläggstjänst för högtalarutrop för vissa tåg på Stockholm C och Malmö C i gränsöverskridande trafik, t.ex. under sommarperioden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets tjänsteutbud omfattar i dagsläget inte möjligheten att beställa utrop på engelska. För närvarande fokuseras arbetet främst på kvalitetshöjande åtgärder avseende befintliga tjänster inom området trafikinformation. En del i det fortsatta tjänsteutvecklingsarbetet för kommande tågplaner är att förtydliga hela tjänsteområdet för utropstjänster, där högtalarutrop på engelska ingår.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Kapitel 6, Avgifter

Yttrande från Hector Rail AB

Kapitel 6 - Avgifter

Den kontinuerliga ökningen av infrastrukturavgifterna är oroande och riskerar enligt vår uppfattning att leda till att järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag reduceras. Inför 2014 planeras höjningar av bl.a. spåravgiften från 0,0040 till 0,0045 SEK/bruttotonkm, höjd passageavgift för godståg på den svenska delen av Öresundsbroförbindelsen från 2.860 till 2.950 SEK/tåg samt en höjning av tåglägesavgift hög från 3,00 till 4,29 SEK/tågkm.

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.

Trafikverkets kommentar:

Vi har gjort en analys av avgifterna i samrådsutgåvan av JNB 2014 som redovisas i den förkortade underlagsrapporten (TRV 2012/71629). Analysen visar att de totala avgifterna avseende marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter för godstrafiken som anges i samrådsutgåvan av JNB 2014 är lägre än skattade marginalkostnaderna. Vi ansvarar för avgiftsuttaget på det statliga järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar, och har där att beakta regleringarna i bland annat järnvägslagen. Den höjning av avgifterna som framgår av samrådsutgåvan för JNB 2014 följer den inriktning som lagts fast i nationell plan för år 2010-2021.

Yttrande från Real Rail AB

Kapitel 6 - Avgifter

Vi anser att ökningen allmänt på samtliga avgifter är alldeles för stor och kan medföra en negativ utveckling för hela godstrafiken.

Avgifter Minipaket

Spåravgiften har en alldeles för hög ökning från 2013 till 2014

Tågläge Hög ökning från 3,00 till 4,29 är inte en rimlig höjning. Här önskas en förklaring hur Trafikverket tänker och kommit fram till detta.

Kvalitetsavgifter

Våra synpunkter om detta med kvalitetsavgifter ställer sig helt frågande hur TRV får fram Ide för 2014. Förklara hur man kan gå från 8 SEK/min till 25 SEK/min.

Om då syftet är med en kraftig bestraffningsavgift få in uppgifter respektive se till att dragfordon är på plats i rätt tid anser vi att utbildning är ett mycket bättre alternativ .

När det gäller modellen för enkelriktad modell så känns hela underlaget fel och känns inte tidsenligt när det gäller godstrafik. Godstrafik omfattar både posttrafik

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

och kombitrafik och ett sent godståg på 3 timmar har då för längesedan mist sin kvalitet. Detta bör påtalas till er så att en ändring av synsätt för godstrafiken kan påbörjas.

Trafikverkets kommentar:

För kvalitetsavgifterna är grundprincipen att alla orsakskoder ska behandlas lika. Vid införandet 2012 fanns det osäkerheter rörande kvaliteten i två typer av koder och därför valdes en lägre avgift för dessa koder under en övergångsperiod. Det gällde "sent från depå" och "järnvägsföretag, ingen uppgift". Trafikverket ser en utveckling där kvaliteten bedöms förbättras och därför höjer vi stegvis dessa avgifter till grundnivån.

Den ensidiga avgiften avser att ge styreffekt för att minska stora förseningar. Vid sådana tillfällen har såväl person- som godståg så stora störningar att det inte kan betraktas som en acceptabel driftstörning.

Yttrande från AB Östgotatrafiken

Vidare innebär JNB 2014 en kraftig höjning av de avgifter som utgår för att nyttja Trafikverkets infrastruktur. Trafikverket har i skrivelsen Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta aviserat en generell höjning på 15 % per år, vilket i sig är en kraftig ökning. Utifrån denna ökning har vi lagt våra långtidsprognoser och redovisat kostnadsutveckling mot vår uppdragsgivare. Den nu föreslagna avgiftsförändringen innebär en höjning av avgifterna med över 40 % för trafik på det högtrafikerade nätet. Vi konstaterar att sådana förändringar måste kommuniceras i god tid och med större framförhållning än som nu varit fallet.

Vidare efterlyser vi en mer genomarbetad konsekvensanalys av banavgiftsförändringarna. En sådan analys skulle till exempel kunna svara på om förändringarna verkligen får den styrande effekt som eftersträvas. Trafikverket har för kvalitetsavgifter valt att inte formulera tydliga regler för när modellen med kvalitetsavgifter inte skall tillämpas. Detta skapar osäkerhet kring vad som gäller vid en större störning. Hur stor ska en störning vara i tid, antal påverkade tåg eller vilken geografisk utbredning krävs för att stänga systemet med kvalitetsavgifter? Trafikverket bör tydliggöra dessa regler för att skapa tydliga förutsättningar och mindre utrymmen för tolkning vid olika typer av störningar. Vi ställer oss även frågan varför inte tjänstetåg inte ingår i systemet?

Vid störningar i ett trafikintensivt trafikupplägg med korta vändtider vid tågens slutstationer som Östgotapendeln kan ibland den mest effektiva åtgärden vara att ställa in ett tåg på delsträcka för att kunna vända det vid en tidigare station för att på snabbaste sätt åter komma i fas med tidtabellen. Trafikverkets kvalitetsavgifter ger ingen kompensation för denna åtgärd om förseningen vållats av Trafikverket även om åtgärden torde vara bäst för systemet som helhet. För att få ersättning av Trafikverket måste tåget köras med försening. På

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

samma sätt ges ingen kompensation vid prioritering genom exempelvis utglesning av trafiken. Trafikverket bör utveckla systemet med kvalitetsavgifter så att denna typ av åtgärder gynnas eller i vart fall inte missgynnas. Kvalitetsavgifterna är idag hårt kopplade till orsaksrapportering på enskilda störningar. ÖstgötaTrafiken konstaterar att det bör finnas utrymme för att utveckla systemet genom andra måttetal såsom regularitet och tillgänglighet till olika typer av tjänster.

Vår operatör har uppmärksammat att ökade kvalitetsavgifter kan komma att påverka operativa säkerhetsfrågor. Vi önskar därför ta del av den riskbedömning eller riskanalys av arbetet med kvalitetsavgifter Som Trafikverket genomfört inför beslutet.

ÖstgötaTrafiken är generellt positivt till system med kvalitetsstyrning. Vi konstaterar dock att Trafikverkets system kräver fortsatt utvecklingsarbete och optimering.

Trafikverkets kommentar:

Rapporten om "Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv" (2011:080) redovisar en långsiktig inriktning på i vilken takt banavgifterna ska ökas fram till 2021 för att totalt omfatta 15,6 miljarder kronor. Utifrån detta bedriver vi ett aktivt arbete med att utveckla avgiftsmodeller som är styrande för järnvägens effektivitet. För oss är banavgifter ett viktigt styrinstrument för att få en effektiv användning av järnvägsnätet, med bland annat ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. I JNB 2014 ökas differentieringen i tåglägesavgiften och enbart tågläge hög justeras.

Trafikverket har gjort en analys av avgifterna i samrådsförslaget för JNB 2014 som redovisas i den förkortade underlagsrapporten (2012/71629).

Modellen för att bedöma om normala trafikförhållanden råder baseras på:

- *hur stora förseningar som råder i järnvägstrafiken*
- *vilken bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar*
- *den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.*

För ett par av dessa förhållanden går det kanske att formulera absoluta måttetal medan det inte går för andra. Därför måste det i slutänden ändå bli en prövning med kombination av alla tre förhållanden. Det är dock mycket allvarligt beslut och som tas av företagsledningen. Hittills har det använts en gång sedan introduktionen av kvalitetsavgifterna i samband med en vinterstorm i julhelgen 2011 i Norrland.

Tjänsttåg ska på sikt ingå. Att de uteslutits i introduktionen beror på svårigheter som finns med att koppla tågkedjor och risken finns därför att man dubbeldebiteras för samma störning.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Vår ambition är att akut inställda tåg ska omfattas av modellen med kvalitetsavgifter på sikt. Vi arbetar för närvarande med att utveckla modellen med avseende på detta.

De kompletterande mått som föreslås kan säkert användas för olika sammanhang för våra tjänster. När det gäller verksamhetsstyrningssystemet för ökad kvalitet och som är lagreglerat finns för närvarande inga planer på att frångå merförseningar. Skälet är att det finns ett lagkrav på att den som orsakar avvikelser ska betala. Med de föreslagna måtten är det betydligt svårare att härleda orsakssambanden.

Trafikverket genomförde initialt en övergripande riskanalys, som resulterade i ett beslut att modell- och processupplägg som skulle vara så enkelt som möjligt och i möjligaste mån nyttja befintliga rutiner och system. Införande av modell för verksamhetsstyrning har därför inte någon direkt påverkan på de rutiner som gäller vid operativ drift och som sker utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, t.ex. vad gäller Trafikverkets operativa driftledning. I överenskommelse med representanter för branschen bestämdes att modellupplägget endast ska gälla mellan avtalsparterna och att det är upp till respektive avtalspart att bestämma hur de ekonomiska incitamenten ska användas i respektive företag eller organisation. Trafikverkets anser i enlighet med detta att Östgötatrafiken och Arriva bör analysera hur man internt och mellan varandra hanterar kvalitetsavgifter som incitament och i vilken mån de kan ha påverkan på trafiksäkerheten i Arrivas verksamhet.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Kapitel 6.1.1 och 6.3.1 Tåglägesavgift

Trafikverket föreslår att tåglägesavgiften för nivå Hög (där hela SL-området ingår) ska ökas till 4,29 kr/tågkm, vilket är en ökning på 43 %, att addera till föregående års ökning på totalt nästan 1500 % sedan år 2010. För SLs och Stockholmstågs del innebär det att tåglägesavgiften närmar sig 50 Mkr/år, vilket är mycket stora summor även för oss.

Det är inte rimligt att kostnaderna ska kunna ökas på detta sätt utan att den som ska betala har en rimlig möjlighet att förutse sådana ändringar i god tid, och därmed kunna ta höjd för dem i en långtidsbudget eller motsvarande. Vid de möten där preliminära höjningar av banavgifter redovisats har det skett på en nivå som är så övergripande att informationen knappast kan användas. SL kan ibland se att det finns fördelar med att vissa avgifter ökar, men det handlar då om avgifter som har en styrande effekt och som därmed är utformade och ligger på en sådan nivå att de verkligen styr mot ett önskat resultat. Exempel på det kan vara rätt utformade kvalitetsavgifter. När det gäller tåglägesavgifterna har de ingen styrande effekt, annat än att "dra in" pengar på ett för Trafikverket enkelt sätt.

Trafikverket behöver också bättre förklara varför tåglägesavgifterna för "Högnivå" kan vara 7 gånger högre än för nivå "Mellan" som ju även det är banor med relativt tät tågtrafik och kapacitetsproblem.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Vi förutsätter att de avgifter som slutligen dras in innebär att de kommer Stockholmsregionen till godo i form av en förbättra infrastruktur och ett förbättrat underhåll av spåren.

Kapitel 6.1.1 och 6.3.1 Passageavgift

En särskild passageavgift tas ut för samtliga passager i rusningstrafik genom bland annat centrala Stockholm. Avgiften kan möjligen styra bort enstaka lågpriståg från högtrafikperioderna, men knappast så många att det får något reell effekt.

Pendeltågstrafiken i Stockholm är en viktig pulsåder för att invånarna på ett smidigt och miljövänligt sätt ska kunna nå sina arbeten, skola, fritidsaktiviteter m.m. Med det stora resande som finns inom pendeltågstrafiken har inte SL någon möjlighet att minska trafiken under rusningstid, vilket gör att passageavgiften under 2014 i praktiken blir en ren extra skatt på runt 15 Mkr.

SL har genom Stockholms läns landsting under lång tid varit med i att finansiera järnvägsinfrastrukturen i Stockholm och står bl.a. för miljardbelopp i investeringen av Citybanan. Att SL nu ska behöva betala en extra avgift för att få använda den infrastruktur SL varit med om att bekosta är inte rimligt.

Trafikverkets kommentar:

Rapporten om "Höjda banavgifter och deras effekter i ett trafikslagsövergripande perspektiv" (2011:080) redovisar en långsiktig inriktning på i vilken takt banavgifterna ska ökas fram till 2021 för att totalt omfatta 15,6 miljarder kronor.

Utifrån detta bedriver vi ett aktivt arbete med att utveckla avgiftsmodeller som är styrande för järnvägens effektivitet. För oss är banavgifter ett viktigt styrinstrument för att få en effektiv användning av järnvägsnätet, med bland annat ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv. Tåglägesavgiften har sedan tidigare differentieras i tre nivåer, där sträckornas attraktivitet har vägts in. I JNB 2014 ökas differentieringen i tåglägesavgiften och enbart tågläge hög justeras. De avgifter som Trafikverket tar ut kommer att användas till drift och underhåll av järnvägen.

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 2014.

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 kapacitet på lastplats 6.3.3. Där känns det givet att själva spåren, precis som vilka spår som helst av statens spåranläggningar skall marginalkostnadsprissättas.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

6.3 Tariffer

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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har gjort en analys av avgifterna i samrådsförslaget för JNB 2014 som redovisas i den förkortade underlagsrapporten (2012/71629).

Vi bedriver ett aktivt arbete med att utveckla avgiftsmodeller som är styrande för järnvägens effektivitet. För oss är banavgifter ett viktigt styrinstrument för att få en effektiv användning av järnvägsnätet, med bland annat ett kapacitets- och kvalitetsperspektiv.

6.3.2 Uppställning

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

Trafikverkets kommentar:

Yttrandet går inte att härleda till samrådsunderlaget.

6.3.3 Kapacitet på lastplats

En helt orimlig avgift. Om vi för en kund nyttjar en frilast 100 m x 24 h x 365 dagar blir kostnad 70 000 sek/år. Vi ser detta som ett näringspolitiskt vägval genom att kraftigt avgiftsbelägga vagnslasttrafiken. Risken är stor att den småskaliga trafiken får läggas ned precis som skett i flera andra länder.

På lastplats så känns det givet att själva spåren, precis som vilka spår som helst av statens spåranslagningar skall marginalkostnadsprissättas. Det är inte acceptabelt att detta är en självkostnadsbaserad avgift med hänvisning att intäkten ska täcka för en ballastrening vart tionde år.

Ni måste beakta järnvägslagens innebörd: "Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen."

Trafikverkets kommentar:

Kapacitet på lastplats är en tjänst som tillhandahålls i samband med användning av infrastrukturen. Avgifter för tjänster tas ut enligt 7 kap 8 § järnvägslagen och beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska användandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad).

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Självkostnaden är summan av samtliga kostnader, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna sätts så att alla kostnader förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter. JNB 2014 innehåller ingen höjning av avgiften i förhållande till JNB 2013.

6.3.4.2 Tjänster som gäller specialtransporter

Om frågan om kodifiering av bana och lastbärare inte lösts så ska den avgiften ligga kvar som T12.

Trafikverkets kommentar:

Avgifter för transportvillkor och för tillstånd ska motsvara den kostnad Trafikverket har för hanteringen av dessa.

6.5 Avbokningsavgift

Syftet motverkar arbetet med successiv tilldelning där avsikten är att avboka tåg för att skapa kapacitet för annan trafik och tillkommande banarbeten.

Trafikverkets kommentar:

Vi har i samrådsversionen av JNB 2014 i kapitel 6.5 inte aviserat något införande av boknings- eller avbokningsavgift eller någon sådan komponent i kvalitetsavgifterna.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Kapitel 6.4 – Kvalitetsavgifter

Den kompletterande kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket ensidigt betalar vid en försening på över 60 minuter för resandetåg, borde utfalla redan vid betydligt lägre förseningar än 60 minuter. Med den täta trafik som råder i Stockholmsområden kan ett stopp på tio-femton minuter orsaka fullständig oreda i en hel rusningstrafik med tiotusentals försenade resenärer.

Trafikverkets kommentar:

Syftet med avgiften är att skapa ett incitament för att minska stora förseningar och inte kompensera för de konsekvenser som störningen innebär. För tillfället avser vi inte att ändra tidsgränsen. Det kan ändå vara intressant att på sikt pröva tidsvillkoren i modellen. Yttrandet lämnas utan åtgärd.

Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB

Kapitel 6 punkt 6.4 "Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter"

Ett undantag bör införas för kvalitetsavgifter och det är när järnvägsföretag inväntar tåg som är försenat vid dagens sista förbindelse. Det bör finnas en möjlighet att invänta upp till 10 – 15 minuter med dagens sista tåg utan att Järnvägsföretaget drabbas av kvalitetsavgifter.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Detta för att säkerställa att våra kunder inte drabbas av onödig väntan och längre restider som oftast är följderna av ersättningstrafik.

Trafikverkets kommentar:

I syfte att erbjuda resenärerna en bra service är det givetvis önskvärt. Det gäller under förutsättning att vinsten för bytesresenärerna överstiger övriga resenärers förlust och eventuella störningar av annan trafik eller banarbeten. Till det kommer att vinsten också ska täcka eventuella ökade kostnader för trafikföretaget och Trafikverket.

Att utforma regler för att hantera frågan bedöms ge en mycket komplicerad modell och lämnas därför för närvarande utan åtgärd.

Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB

Kapitel 6 punkt 6.3.1 "Minimipaket av tillträdestjänster"

Avgiften på 1 000 kr per tåg läge för utebliven rapportering av tågs uppgifter före avgång bör tas bort.

Trafikverkets kommentar:

Rapportering inför tågs avgång är viktig för att vi ska säkerställa att rätt uppgifter finns om de tåg som vi trafikleder.

De flesta järnvägsföretag har system som rapportera in uppgifterna till Trafikverket automatiskt. De gånger det för vår del har blivit fel, har det varit olika typer av avbrott som orsakats antingen av Trafikverkets eller järnvägsföretagens automatiska system. Att utreda vem som är ansvarig tar mycket tid och kraft. Finns automatiska system som är godkända av Trafikverket för inrapportering borde ingen särskild avgift tas ut när det blir fel i inrapporteringen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar löpande med att uppdatera och förbättra de tekniska systemen.

Yttrande från AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholmståg KB

Kapitel 6.2.6 och 6.3.1 – Underlag för avgiftsräkning

Med den täta trafik som råder i Stockholmsområdet och med de snabba förändringar som behövs operativt för att få trafiken att flyta med ett minimum av störningar och inställda tåg är det inte rimligt att kräva att alla uppgifter ska vara inlämnade innan tågets avgångstid, och att utdöma en särskild avgift på 1 000 kr var gång det inte efterföljs. En sådan straffavgift blir direkt kontraproduktiv för en effektiv störningsbekämpning som behöver hanteras på nära sekundnivå om man

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

ska förhindra spridningseffekter. Eftersom uppgifterna ska användas för avgiftsberäkningar kan det inte finnas några som helst skäl till att uppgifterna behöver vara lämnade redan vid tågets avgång.

Trafikverkets kommentar:

För att kunna trafikleda och hantera störningar samt informera berörda operatörer om förändringar behöver vi ständigt känna till alla avvikelser för att göra rätt bedömningar och lämna korrekt trafikinformation. Därför är det viktigt att rapportering görs för att upprätthålla en god punktlighet och en smidig trafik.

Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

Re. Bilage 6.1 Tåglägesavgift, passageavgift och emissionsavgift

The increase in infrastructure fees from 2013 to 2014 is unacceptable. As an example, our DB Schenker Rail Scandinavia A/S train from Hannover to Gothenburg supporting the Volvo factory with supplies from all over Middle Europe will see a price increase of infrastructure of 11.3% from 2013 to 2014 for the Swedish stretch.

In addition to this, the infrastructure price on this very train increases from 2012 to 2013 with 15.7%. Freight trains are competing in a very competitive transport market and especially transports on the Scandinavia–Germany corridor are extremely sensitive to price increases. Just a marginal price increase can switch the transport mode from railway to road. This perspective seems to be very much against all initiatives and strategies from the EU regarding minimising CO₂ emission and road congestion.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har gjort en analys av avgifterna i samrådsförslaget för JNB 2014 som redovisas i den förkortade underlagsrapporten (2012/71629). Analysen visar att de totala avgifterna avseende marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter för godstrafiken som anges i samrådsutgåvan av JNB 2014 är lägre än skattade marginalkostnaderna. Trafikverket ansvarar för avgiftsuttaget på det statliga järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar, och har där att beakta regleringarna i bland annat järnvägslagen. Den höjning av avgifterna som framgår av samrådsutgåvan för JNB 2014 följer den inriktning som lagts fast i nationell plan för år 2010-2021.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Bilaga 6.2

Orsakskoder för "nedsättning" saknas, både akuta och planerade.

Trafikverkets kommentar:

Orsakskoderna ska spegla grundorsaken till en försening. Tillfälliga hastighetsnedsättningar är snarast ett symptom på ett problem än problemet i sig. Trafikverket bedömer därför att det inte finns skäl att införa en sådan orsakskod.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Allmänna avtalsvillkor

Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

Föreskrifter enligt avtalsvillkoren

BVF 521.10 Föreskriften är helt föråldrad. Bl. a. refererar den till BVF 900 (SÄO)
BVF922 Föreskriften är helt föråldrad. Bl. a. refererar den till BVF 900 (SÄO)

TKAB finner det högst anmärkningsvärt att Trafikverket inte har bättre koll på sina föreskrifter.

*Trafikverkets kommentar:
BVF 521.10 är ersatt av BVS 1522.
Ett revideringsbehov föreligger för BVF 922.*

Yttrande från AB Östgötatrafiken

Angående Trafikverkets samråd JNB 2014

AB Östgötatrafiken har tagit del av Trafikverkets samråd avseende Järnvägsnätsbeskrivningen för tågplaneperioden 2014. Trafikverkets allmänna avtalsvillkor utgör en väsentlig del i avtalsförhållandena mellan Trafikverket och järnvägsföretagen och har i JNB 2014 fått en ökad betydelse som grund för tecknandet av trafikeringsavtal.

ÖstgötaTrafiken har följande synpunkter på avtalsvillkoren:

1. Trafikverkets leverans enligt villkoren är inte tillräckligt tydligt definierad. Av texten kan man få intrycket att Trafikverket ensidigt kan fastställa behov av tillkommande kapacitet för exempelvis banarbeten efter tågplanens fastställelse. Vidare bör begreppet tjänster tydliggöras så att det klart framgår att detta omfattar exempelvis trafikinformation och andra åtaganden.
2. Avseende tjänsternas användning framgår att avtalsparten omedelbart skall underrätta Trafikverket om en tjänst inte avses nyttjas. På samma sätt bör Trafikverket vara skyldigt att underrätta om en tjänst av någon anledning inte kan nyttjas. Tidigare har även styrning med hjälp av avbokningsavgifter föreslagits. Några sådan styrning finns inte med i JNB 2014.
3. Vid avhjälpande av avvikelser enligt JNB 2014 skall samverkan enbart

2013-02-08

Ärendenr: TRV 2012/881

Projektnr:

ske om tiden tillåter. Enligt vår uppfattning löses avvikelser mest effektivt genom nära samverkan och väl fungerande operativ samverkan. Vi förutsätter att avhjälpande av avvikelser sker i dialog oavsett störningens storlek.

4. Avhjälpande av störningar skall enligt JNB 2014 avhjälpas så fort som möjligt. Vi menar att avhjälpande av störning ska med minska möjliga påverkan på tillgänglig kapacitet och därmed med minsta möjliga trafikpåverkan.

5. Vid störningar måste även Trafikverket ömsesidigt informera avtalsparten om förändringar som påverkar dennes trafikinformation.

6. ÖstgötaTrafiken ställer sig frågande till varför evakuering skall ske snabbare i storstadsområden? Är det särskild typ av trafik eller hög trafikintensitet som är orsaken till detta? I sådana fall bör snarare detta vara grund för snabb evakuering än var i landet evakueringen sker.

7. Formuleringen kring begäran om röjning är olyckligt formulerad. Vad gäller vid exempelvis en skriftlig begäran om röjning?

8. Avseende ansvar vid järnvägsdrift förutsätts att ersättning kan återkrävas av Trafikverket även om Trafikverket indirekt har orsakat skadan genom exempelvis bristfälligt eller eftersatt underhåll.

9. Det är orimligt att avtalspart skall kunna tillhandahålla tekniska underlag för skadeutredning utan någon form av begränsning. Detta bör avse underlag som med rimlig arbetsinsats kan göras tillgängliga.

10. Trafikverket hänvisar i befrielsegrunder till händelser som orsakas av underleverantör. Vi förutsätter dock att Trafikverket för kritiska system och funktioner upprätthåller sådan redundans att detta inte befriar Trafikverket från ansvar.

11. Avtalsvillkorens skrivning gör att de föreskrifter som Trafikverket hänvisar till blir bindande avtalshandling och därmed svårligen kan ändras utan förändring av trafikeringsavtalet. Är detta Trafikverkets mening?

Trafikverkets kommentar:

Texterna kommer att förtydligas enligt de påpekande som gjorts för punkterna 4, 7 och 9. Övriga punkter tar vi med i vår kunddialog.

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB

Kalmar Länstrafik har följande synpunkter på samrådsutgåvan av Järnvägsnätsbeskrivningen 2014.

Allmänna avtalsvillkor

Punkt 1.4.2 "Avgifter vid omledning"

Om fordon vid banarbeten behöver ledas om en längre sträcka för att som exempel kunna komma till verkstad och då måste köras på sträckor med högre tåglägesavgifter än för det beställda tåg läget. Vid sådana arbeten bör trafikverket inte ta ut högre tåglägesavgift än för det ordinarie tågläget.

Punkt 1.6.2 "Vållande till skada"

Vi har på våra sträckor stora problem med träd som står för nära spåret och som faller ner på spåret och orsakar påkörningar.

Vi är av den uppfattningen att Trafikverket måste ta ett större ansvar även för sträckor där man ej Trädsäkrar. Därför är vår uppfattning att punkt 1.6.2 Vållande av skada i allmänna avtalsvillkor bör utökas med att

Trafikverket bör alltid anses ha orsakat avtalspartens skada om skadan orsakats av träd som anses vara riskträd och som är inrapporterade som sådana till Trafikverket på sträckor där Trafikverket ej har vegetationsröjningsservitut.

Trafikverkets kommentar:

1.4.2: För avtalade tåglägen som omleds ska enligt JNB avgift betalas för ursprunglig sträcka. Därför vidtas ingen åtgärd.

1.6.2: Trafikverket kan bara ta ansvar då vi har rådighet och därför kan inte föreslaget accepteras.

Yttrande från SJ AB

Synpunkter på Allmänna avtalsvillkor, JNB 2014

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 förseningersättning till kunder.

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. Detta ledde fram till att parterna i slutet av 2011 enades om att gemensamt göra en översyn av

2013-02-08

Ärendenr: TRV 2012/881

Projektnr:

avtalsvillkoren. Översynen ledde fram vissa justeringar i avtalsvillkoren, som trädde i kraft i april 2012.

Trafikverket var emellertid inte berett att införa regressrätt för järnvägsföretagen i fråga om kostnader enligt EG förordningen som orsakats på grund av fel eller brister i infrastrukturen.

SJ är alltjämt av uppfattningen att sådan regressrätt borde införas i avtalsvillkoren. 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 felen och bristerna. Det är också av yttersta vikt att Trafikverket får rätt incitament i detta avseende.

Kvalitet och hög tillförlitlighet i infrastrukturen är en förutsättning för att svensk järnväg ska kunna återupprätta förtroendet hos kunder och allmänhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är inte berett att införa regressrätt enligt förslaget. I syfte att få ekonomiska incitament infördes kvalitetsavgifter som successivt kommer att höjas till dess de får avsedd effekt. På det sättet kan tillförlitligheten i såväl infrastruktur som trafiken höjas.

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

Planerade större banarbeten, PSB

Trafikverkets kommentarer till inkomna samrådssvar för PSB 2014

PSB nr (obj nr)	Trafikverkets samrådssvar / Inkomna synpunkter
1 120843	Spårbyte Aspeå - Anundsjö
	<p>Trafikverkets kommentar: Trafikverkets bedömning nuläget är att inte ändra det publicerade förslaget på klocktidsangivelse kl 05.00-13.00. Av produktionstekniskt skäl, arbetsmiljö, natt arbete kräver större personalresurser pga. arbetstidsregler. Det påverkar även underhållsobjekt funktionsavtal/ övrig investerings objekt som läggs i skuggan och samordnas med PSB 1. Tågstörningseffekten för objektet har sedan publiceringen lindrats omplanering har utförts för PSB 1. Trafikverket ändrar veckoangivelse från vecka 1433-43 till vecka 1434-43. Uppställning av arbetsfordon planeras att ske i första hand så att det påverkar trafiken på minsta möjliga sätt men då tillgången på uppställningsspår är begränsad inom det närliggande området kan vi bli tvingade att även använda huvudspår.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Vecka 33 bör inte PSB 1 samt 3 vara verksamma samtidigt, konstruerandet av omledningslägen för långväga tåg försvåras troligen kraftigt då objekten pågår samtidigt vecka 33. Ett omledningsläge för t.ex PSB 3 kan vecka 33 då även bli berört av PSB1. Vi vet att en väldigt stor del av samtliga BAP objekt förläggs nattetid då våra kunder får mycket stora konsekvenser. Detta medför att Green Cargo anser att tiderna för PSB 1 INTE skall ändras.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet ställer sig frågande till att spårbyten på stambanan gm ö Norrland i 3 år i rad ska utföras på samma tider med samma konsekvenser för vår verksamhet (6 timmars uppställning för tåg Oslo-Narvik). Det vore rimligare att hitta andra tider den här gången. Då kan andra verksamheter få ta konsekvenserna i 2014. Till exempel 1640-0040. Där går det i fastställd tågplan 2013 mindre tåg (av samtliga JF) än under önskade tider 0500-1300. Liggande förslags prognosticerade konsekvenser : Tågplan 2013: kl 05-13 Anö-Ap drabbar 58 norrgående och 20 sydgående per vecka. Totalt 858 avgångar som ska anpassas i</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>ansökan om tågplan. CargoNets förslags prognosticerade konsekvenser: Tågplan 2013: kl 17-01 Anö-Ap drabbar 37 norrgående och 28 sydgående per vecka. Totalt 715 avgångar som ska anpassas i ansökan om tågplan.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> Real Rail AB nuvarande kunder har under många år blivit drabbade av stopp i den nordgående trafiken. Detta är anser vi att andra verksamheter får ta ansvar av dess underhåll som för övrigt bara ökar i tid från 3 veckor till 8 veckor och nu 11 veckor Vi inte bara anser utan menar på att Trafikverket skall ändra denna tid till 16.40-00.40 och stryka tiden 05.00-13.00 detta är så att våra kunder kan använda järnvägsnätet på bra sätt nu och i framtiden. Vi har samtidigt tagit upp detta på PSB möte I tillägg så anser vi att Trafikverkets behov av 2000 meter uppställningsspår skall ordnas särskilt av Trafikverket .Det är inte meningen att tåg skall ställas upp i hela Norrland bara för logistikbehov under ett spårbyte för Trafikverkets/entr. egen maskinpark. Lägg en växel samt 2 km spår tillfälligt in i skogen så duger det gott</p>
<p>2 120195</p>	<p>Spårbyte Hudiksvall-Harmånger</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Spårbytet flyttas till v1428-1431 men utförs i övrigt på samma tider på dygnet som tidigare planerat. Neutraliseringen utförs enligt tidigare planering under v1438-1441.</p> <p>Omplaneringen är förenad med en ökad risk för omfattande hastighetsnedsättningar. Sker spårbytet under ogynnsamma förhållanden, dvs. med stora temperaturskillnader mellan dag och natt, kan det medföra en utökad ej planerad nedsättning mellan</p>

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

	<p>spårbytesperioden och neutraliseringsperioden (v1432-1437 alltså).</p> <p>Vid optimala gynnsamma förhållanden, bra läggningstemperatur kan linjehastighet uppnås efter läggning. Neutralisering sker ändå enligt plan.</p> <p>Det beräknade gångtidstillägget som räknats fram enligt ursprungsplaneringen är 7 minuter. Om spårbytet sker under v1428-1431, finns risk att de nytillkomna hastighetsnedsättningarna kan orsaka förseningar på i värsta fall 10 minuter.</p> <p>Tider för neutralisering inplaneras även som reservtid på de ordinarie 87 timmars trafikavbrottet som inplaneras som övrigt arbete under helgveckan1439.</p> <p>Hudiksvall kommer inte att kunna trafikeras under första spårbytesskiftet. Det går inte heller att gå runt med tågsätt i norra ändan under spårbytet.</p>
	<p><u>Green Cargo:</u> Önskvärt att detta objekt avslutas 16.00.</p> <p><u>SJAB:</u> Spårbytet bör dels flyttas till sommarperioden (v27-32) dels förläggas nattetid men viktigast är flytten till sommaren (fallte tåg och resenärer drabbas). Hudiksvall MÅSTE kunna trafikeras under avbrottet, om Hkl ska stängas måste det ske (helg-)natt. Starttid för arbetet om det måste ligga dagtid måste vara 10.00 så att tåg 560 kan framföras. Neutralisering bör ske natt och eller helg. Vad är orsaken till att neutralisering inte planeras ToF v39, om det ändå är 87 timmars totalavbrott borde den tiden utnyttjas, då återstår bara 21 timmar (18x6 timmar = 108)?</p> <p><u>TKAB:</u> Spårbytet bör dels flyttas till sommarperioden (v27-32) dels förläggas nattetid men viktigast är flytten till sommaren (färre tåg och resenärer drabbas). Hudiksvall MÅSTE kunna trafikeras under avbrottet, om Hkl ska stängas måste det ske (helg-)natt. Hkl måste kunna användas.</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>Starttid för arbetet om det måste ligga dagtid måste vara 08.00-16.30 så att tåg 8367 kan framföras. Neutralisering bör ske natt och eller helg. Vad är orsaken till att neutralisering inte planeras ToF v39, om det ändå är 87 timmars totalavbrott borde den tiden utnyttjas, då återstår bara 21 timmar (18x6 timmar = 108) ? Under ett antal år har detta arbete på gott dagtid, många resenärer har blivit drabbade p.g.a. detta. Jobben bör utföras nattetid.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet ber Trafikverket om att inte söka kapacitet för underhåll eller investering under perioden ovan på sträckan Storvik-Ånge.</p>
<p>3 126364</p>	<p>Spårbyte Falun-Storvik</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: PSB 1/PSB 3 är anpassade så att konflikt ej föreligger. Optimal lösning angående tiderna kommer ses över i konstruktionsskedet. Värmlandsbanans arbeten stäms av mot PSB 3</p> <p><u>Green Cargo:</u> Vecka 33 bör inte PSB 1 samt 3 vara verksamma samtidigt, konstruerandet av omledningslägen för långväga tåg försvåras troligen kraftigt då objekten pågår samtidigt vecka 33. Ett omledningsläge för t.ex PSB 3 kan vecka 33 då även bli berört av PSB1.</p> <p><u>TKAB:</u> Spårbytet bör dels flyttas så att hela sommarperioden används, alltså avslut V32. Tiden för jobben ska vara kl 22:00-06:00.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet utgår från att Trafikverket inte ansöker om kapacitet för investering eller underhåll som innebär trafikstopp på sträckan Kil-Laxå-Hallsberg-Hovsta under period där Falun-Storvik inte kan trafikeras nattetid. Arbeten på Värmlandsbanan blir därmed i princip endast möjliga dagtid v18-29 respektive dagtid och nMS-nmM v29-33.</p>
<p>4 123076</p>	<p>Kapacitetshöjande åtgärder för malmtransporter</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>Trafikverkets kommentar: Under PSB 4 skall omledningsvägar hållas fria från BAP-objekt. Objektet berör ej driftplatserna Ställdalen och Frövi så parenteserna är korrekta, texten i anmärkningsrutan ang Ställdalen tas bort för att ej förvillan, Ställdalen planeras separat för att inte störa trafiken mot värmland</p> <p><u>Green Cargo:</u> Några övriga BAP objekt får under tiden PSB 4 pågå, inte läggas ut Fv-Sv, Avky-Blg, Snt-Kbä-Et-Fle-Oxd. Detta för att inte ta bort omledningsvägar för övriga Green Cargo tåg.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet önskar förtydligande om arbeten på Ställdalens driftplats (parentes vid FRÅN vs. text i ANMÄRKNINGAR)</p> <p><u>Hector Rail AB:</u> Under det planerade trafikavbrottet, dygnet runt under veckorna 1428-1432, är det av stor vikt att kapacitet för omledning av godstrafik via Avky-Fgc-Fv säkerställs.</p>
<p>5 122055 122057 122059</p>	<p>Mälarbanan - 14:1, Inkoppling Mälarbanan - 14:2, Inkoppling Mälarbanan - 14:3, Inkoppling</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Etapplanering enligt systemhandling redovisar två etapper med provisoriska anslutningar till befintliga spår i Barkarby innan slutläget kopplas in. I skedet mellan dessa etapper finns inga förbindelser (växlar) mellan upp och nedspår. Det redovisas även ett provisoriskt spår på ca 1000 meter. För att minska antalet inkopplingar, hålla nere kostnader för provisorier och bibehålla växlingsmöjligheter mellan upp- och nedspår under hela utbyggnaden till 4-spår har etapplanen reviderats. I gällande etapplan redovisas <u>en</u> etapp med provisoriska anslutningar till befintliga spår och växlingsmöjligheter mellan upp- och nedspår under hela utbyggnaden. Tidigare planerades alltså för två 104 timmars avstängningar i Barkarby, detta har nu ändrats till en avstängning som blir ca 172 timmar. Efter avstängningen finns slutlägesväxlar norr om befintlig station mellan upp- och nedspår. Kostnadsbesparingen för att inte bygga 1000 meter provisoriskt spår är ca 15 000 000 kr. Total schakt under tågstoppet är ca 20 000 m³ fördelat på tre geografiska lägen. Preliminär inkopplingstidplan ger 170,5</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>timmar. Ingen minskning av anmält behov i timmar. Gemensam samordning mellan Mäljarbanan och Citybanan gör att en gemensam inläsning sker v1431. Citybanan sommarveckor blir v1429-1431. Årstabron flyttad i tid. Se kommentar på PSB 10. Samordning och paketering av arbeten arbetar Trafikverket med hela tiden och ska betänka detta i fortsatt planering av påverkande arbeten men även utifrån behov som uppstår efter fastställelse. Anmärkningen i 122057 är justerad. Går att vända i Jakobsberg.</p>
	<p><u>SJAB:</u></p> <p>Objekt 122059: Starttid efter tåg 189, ca kl23 är önskvärd</p> <p>Objekt 122057 : Starttid efter tåg 189, ca kl23 är önskvärd Olämpligt att ha totalavbrott på mäljarbanan samtidigt med halverad kapacitet Sst-Äs</p> <p><u>SL:s och Stockholmståg:</u></p> <p>122055 – Våravstängningen. Det är rätt att placera den över påskhelgen, men avstängningen är väl lång. Behövs verkligen så lång tid? Planera även in andra arbeten på sträckan (Spånga) – Bålsta under denna tid då vi ställer in all trafik norr om Spånga. (Brodepån måste gå att nå från Västerås.)</p> <p>122057 – Sommaravstängningen Denna samordnas med PSB7 (Citybanan, Karlberg), då det är en fördel för trafikeringen vid Citybanans arbete att regionaltågen på Mäljarbanan samtidigt är inställda. Arbetet bör ligga i perioden vecka 28 – 30 för minsta påverkan på resenärerna. Anmärkningen är felaktig. Enligt begränsningspunkterna går det att bedriva trafik söderifrån fram till Jakobsberg. Planera även in andra arbeten på sträckan (Jakobsberg) – Bålsta under denna tid då vi ställer in all trafik norr om Jakobsberg. (Brodepån måste gå att nå från Västerås.)</p> <p>122059 – Höstavstängningen Bra att arbetet läggs på höstlovet för minimal påverkan på resenärerna. Planera även in andra arbeten på sträckan (Spånga) – Bålsta under denna tid då vi ställer in all trafik norr om Spånga. (Brodepån måste gå att nå från Västerås.)</p>
<p>6 125796</p>	<p>Mäljarbanan, förlängda arbetspass</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Justering är gjord så att samtidig avstängning ej uppstår. Svealandsbanan v1428 och v1446. Motsvarande söndagar tas bort från 125796.</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>Se även svar PSB 11.</p> <p><u>SJAB:</u> Får ej vara totalavbrott på mäljarbanan när det är totalavbrott på svealandsbanan, dvs v1429 (PSB II del I) resp 1445 (PSB II del 2)</p>
7 122077	Citybanan - Vxl-inläggning - Dp Jvg
	<p>Trafikverkets kommentar: Samordnat mot Mäljarbanan PSB 5 och 122057. Gemensam inläsning v1431. Veckor blir 1429-1431. Signalreglerat spår genom Tomtebodan hinner inte planeras till 2014. Däremot så jobbar både Citybanan och Mäljarbanan hårt med att kunna tidigarelägga färdigställandet av den nya uppspårsbron. Målet är att bron skall kunna tagas i drift redan hösten 2015 istället för 2016.</p> <p><u>SJAB:</u> Olämpligt att ha enkelspår på SWB-viadukten och kraftig reducering av kapaciteten i Ke samtidigt med totalavbrott på Svealandsbanan v 1429.</p> <p><u>SL:s och Stockholmståg:</u> Arbetet senareläggs om möjligt en vecka för minimal påverkan på resenärerna. Samordnas även mot PSB 5 (Mäljarbanans sommaravstängning). Inför detta arbete, och även de konsekvenser som väntas i ett par år därefter då regionaltåg mot Västerås skulle tvingas ut på U2 i konflikt med pendeltågen, så måste ovillkorligen ett spår genom Tomtebodan signalregleras så att regionaltågen mot Västerås kan framföras den vägen fram till Huvudsta.</p>
8 122084	Citybanan - Brostöd + Ramp - Dp Jvg
	<p>Trafikverkets kommentar: Trafikal lösning kommer arbetas fram 30 nov med berörda operatörer.</p> <p><u>SL:s och Stockholmståg:</u> Bör fungera, men det får inte bli så att pendeltågen konstant nedprioriteras och får förseningar.</p>
9 122041	Citybanan - Rivning murar/landfäste. Mont fläktar. Dp Söder
	<p>Trafikverkets kommentar: Arbetet justeras och får omfattningen O 22:00-M 05:00.</p> <p><u>SJAB:</u> Starta på onsdag kväll istftors så att måndagen v1423 kan trafikeras normalt (=tidigarelägg ett dygn)</p> <p><u>Green Cargo:</u> Ändra starttiden till O 22 så att arbetet kan avslutas M 05.00.</p>

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p><u>SL:s och Stockholmståg:</u> Arbetet måste tidigareläggas ett dygn för att anpassas till Kristi Himmelfärdshelgen, dvs onsdag 22:00 – måndag 05:00.</p>
10 122910	Gamla Årstabron, nytt tätskikt
	<p>Trafikverkets kommentar: Arbetet flyttas till 2015, Trafikverket kommer se över genomförandet och behovet av åtgärd för att minimera påverkan.</p> <p><u>SJ:</u> Olämpligt att ha totalavbrott på mäljarbanan samtidigt med halverad kapacitet Sst-Äs Finns det nya växlar Sst-Hu 2014? Finns dagens växlar kvar på Sst? Finns det någon förbindelse till NI före Huddinge, eller har tom någon/några av dagens växlar tagits bort (dvs sämre än idag) ?</p> <p><u>Green Cargo:</u> Ser stora problem med att få fram alla JF önskade tåg och dessutom med kvalitet. Tror kanske att det fungerar v 26-32 om trafiken reduceras dessa veckor men ser problem övrig tid. Kanske jobbet måste delas upp på åren 2014-2016 med 7 veckor/år sommartid.</p> <p><u>SL:s och Stockholmståg:</u> Detta arbete utfördes väl år 2005 då bron var avstängd i ett halvår? En så stor avstängning får alltför långtgående konsekvenser för all tågtrafik. Den enda rimliga lösningen är att utföra detta arbete efter att pendeltågen letts ner i Citybanan och i samband med att Norrströms- och Söderströmsbroarna repareras och trafiken ändå kommer att behöva reduceras. Vi kan inte acceptera den avstängning av Gamla Årstabron som nu föreslagits under 2014.</p>
11 122854	Strängnäs-Härad dubbelspårsutbyggnad
122855	Strängnäs-Härad dubbelspårsutbyggnad
	<p>Trafikverkets kommentar: Objektet kan flyttas till v 1428 M-S 00.00- 24.00 samt v 1446 M-S 00.00- 24.00</p> <p><u>SJAB:</u> Objekt 122854: Olämpligt att ha enkelspår på SWB-viadukten samtidigt med totalavbrott på Svealandsbanan v 1429. Objektet flyttas förslagsvis till v1430.</p>
12 122954	Jakobshyttan, zonschakt sättning ktl-stolp
	Trafikverkets kommentar:

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>Inga problem att flytta v 1414-1415 till v 1418-1419. För projektets del är det viktiga att man får 72 timmars arbetstid per tillfälle. För tågkompaniet är det väldigt angeläget att kunna köra från Mjölby 06.00 på måndagar. Annandag påsk undantaget, då gäller 11.00. Vi kommer att tillse möjligheten till omledning.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Önskvärt att helgstoppen är v 16 F 23- M 23 och v 18 F 05- M 05 då båda helgerna är av långhelgskarakter. Ger betydligt färre tåg att leda om och mindre känslighet för leveransstörning till kunderna.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet ber om att ansökan om kapacitet för banarbeten från TRV sida uteblir dessa tider för Västra stambanan, Jönköpingsbanan och Södra stambanan.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> Real Rail AB önskar att kapacitet ordnats på sträckan Hallsberg-Falköping-Nässjö för att möjliggöra omledning av tåg (en) eller alternativ tågväg</p>
<p>13 122956</p>	<p>Jakobshyttan, växelläggning</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: För tågkompaniet är det väldigt angeläget att kunna köra från Mjölby 06.00 på måndagar. Vi kommer att tillse möjligheten till omledning.</p> <p><u>Cargonet AS:</u> CargoNet ber om att ansökan om kapacitet för banarbeten från TRV sida uteblir dessa tider för Västra stambanan, Jönköpingsbanan och Södra stambanan.</p> <p><u>Real Rail AB:</u> Real Rail AB önskar att kapacitet ordnats på sträckan Hallsberg-Falköping-Nässjö för att möjliggöra omledning av tåg (en) eller alternativ tågväg</p> <p><u>Green Cargo:</u> Vi önskar att jobbet förläggs F 19:00- M 19.00</p>
<p>14 122482</p>	<p>Trelleborgsbanan, totalavstängning</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Möjlighet finns att antingen flytta arbetet under sommarhalvåret 2014 eller flytta arbetet till 2015. Om arbetet flyttas till 2015 behöver projektet en helgs avstängning (72 timmar) sträckan Lrp – Trg någon gång under tredje kvartalet 2014. Under 2015 ligger det planerat en avstängning under påskhelgen (ca 80 timmar),</p>

2013-02-08
Ärendenr: TRV 2012/881
Projektnr:

	<p>samt 5 veckors avstängning, dvs om flytt till 2015 blir det 10 veckors sammanhängande avstängning.</p> <p><u>DB Schenker Rail Scandinavia A/S:</u> The big trackwork on the Trelleborgsbanan, PSB 14 – obj. 12248, from week 27 to 31 in 2014 needs to be postponed to the beginning of 2015, where the Rendsburger bridge reopens for wagons with heavy axle pressure. Today, these wagons are transported via the railway ferries from Sweden to Germany and if the tracks to Trelleborg in 2014 are closed, the wagons need to be rerouted via Denmark. At this point in time, the Rendsburger bridge south of Denmark is not yet open for these wagons, but it will be in 2015. Otherwise there are no possibilities for these wagons to travel from Sweden to Germany.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Bör flyttas till 2015, då broarbetena i Tyskland är klara. Vi måste kunna köra Ö1500 = GC110119 under 5 veckors avstängning. Om arbetet utförs under 2014 bör det ligga under vecka 33-37.</p> <p><u>Hector Rail AB:</u> Vi kan konstatera att den planerade totalavstängningen av linjen Lrp-Trg sammanfaller tidsmässigt med den i Danmark fastlagda dubbelspårsutbyggnaden Vojens-Vamdrup, vilken enligt Danskt Folketingsbeslut kommer att utföras under 2014-2015 och där detaljplaneringen redan pågår för fullt. I planeringen för Vojens-Vamdrup ingår flera längre totalspärningar av korridoren SE-DK-DE och dessa spärningar kommer att medföra ett stort behov av tillfälliga omledningar av trafik till linjen Lrp-Trg f.v.b. med färja till Tyskland. Enda möjligheten att genomföra sådana längre totalspärningar Vojens-Vamdrup är under sommarperioden (semester) då trafikvolymen minskar något och en omledning är möjlig kapacitetsmässigt. En stängning av linjen Lrp-Trg innebär att all godstrafik som normalt går med färja från Trelleborg till Tyskland måste ledas via Peberholm-Padborg-Maschen. Även denna omledning är kapacitetsmässigt (såväl tågägen som dragfordon) endast hanterbar under sommarperioden då godsolymer normalt reduceras. Här finns således en tidsmässig konflikt då båda spärningarna endast kan genomföras en och samma tidsperiod utan att orsaka katastrofala konsekvenser för godsoperatörerna och deras kunder. Sakens komplexitet ökas ytterligare av att SSAB:s stållexport på järnväg i huvudsak leds via Lrp-Trg p.g.a. att begränsningar i bärigheten på Rendsburger Hochbrücke i Tyskland endast tillåter en maximal axellast på 6,4 ton/meter (Stax D2) medan vägen via Lrp-Trg medger Stax D4. Omledning av SSAB:s ståltrafik till</p>
--	---

2013-02-08
 Ärendenr: TRV 2012/881
 Projektnr:

	<p>vägen via Danmark innebär därför en avsevärt försämrad utlastningsgrad av SSAB:s vagnar, vilket i sin tur betyder högre transportkostnader för SSAB. Det är därför av största vikt att tiden för en sådan omledning minimeras och samtidigt förläggs till en tidsperiod med lägre utlastning.</p> <p>Vi vill understryka vikten av att dessa båda, för godsoperatörerna mycket påfrestande arbeten planeras och samordnas och koordineras mycket noggrant mellan de berörda infrastrukturförvaltarna i Sverige, Danmark och Tyskland och att ett korridorperspektiv tillämpas. Då arbetena Vojens-Vamdrup kommer att genomföras huvudsakligen under 2014 är det ett starkt önskemål från vår sida att arbetena Lrp-Trg därför skjuts upp till 2015.</p>
<p>15 116527</p>	<p>Sävenäs RGB, standardförbättring kontaktledning</p>
	<p>Trafikverkets kommentar: Synpunkten stämmer inte med objektbeskrivningen, men att botten i det är förbispelat då objektet UTGÅR för att i mindre delar återkomma som ett underhållsobjekt och Övrigt Banarbete.</p> <p><u>Green Cargo:</u> Green Cargo AB kan inte göra några anpassningar på trafik utifrån vad som beskrivs i PSB 15, den beskrivning som görs av objektet under anmärkningar är mycket förvirrande då det inte ger någon vägledning över vilka spår/sektioner/växlar som berörs vid olika tidsperioder.</p> <p>Trafikverket arbetar efter minst 3 "spår" när det gäller hur och i vilken omfattning Sävenäs rbg. skall upprustas, detta förfarande är inte trovärdigt från Trafikverkets sida och omöjliggör en planering från trafikutövarnas vy,</p> <p>Green Cargo AB anser att PSB 15 skall strykas ur JNB. 2014 och att Trafikverket återkommer runt upprustningen av Sävenäs rbg. när de har klargjort vad som gäller och hur man skall gå tillväga på ett seriöst sätt.</p>