

Ärendenummer
TRV 2019/41933

Sidor
1 (6)

REDOVISNING
Beslutat av
Roberto Maiorana, cTR

Dokumentdatum
2021-02-11



Diariet
Green Cargo
Jönköpings Länstrafik
Region Kalmar Län Kalmar länstrafik
SJ AB
Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2022

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2022.

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

Kapitel 2 Infrastruktur

3.4.1. Särskild infrastruktur

3.4.1.3 STRÄCKOR MED SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR

GREEN CARGO

Bandel: 149 (Mellansel)-(Örnsköldsvik), ökning av trafikmängden på denna sträcka bör godtas med tanke på det spårbyte som skall ske på sträckan (Västeraspy)-(Långsele) under T22.

Trafikverkets kommentar:

I det fortsatta arbetet med materialet så kommer skarvspåren som är nämnda i listan att få en klassning beroende standarden. Bandel 149 är en av de bättre skarvspåret vi har.

Bandel: 364 (Kristinehamn) – (Nykroppa), ökning av trafikmängden på denna sträcka bör godtas med tanke på PSB V2 och PSB V3 Spårbyten Kil-Laxå.

Trafikverkets kommentar:

TRV är fullt medvetna om kommande trafikökningar på den här bandelen och vi arbetar för att kunna säkerställa en så hög kapacitet som möjligt. Redan under 2021 finns planerade åtgärder för att stärka banan för kommande trafikökningar, vi ser även möjligheter till ytterligare åtgärder.

JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Jönköpings Länstrafik yttrar sig här som Trafikorganisatör för tågsystemet Krösatågen. Trafikverket presenterar en lista på banor som är särskilt känsliga för ökad trafik beroende på banstandard. Oklart vad i banstandard som är orsaken för känsligheten, detta behöver framgå tydligare. Den närmaste förklaringen ges är i kommentaren utanför det som ska ingå i JNB där orsaken anges att banorna exempelvis är känsliga för större omledningar vid banarbeten. Då vissa av banorna är i form av tarmar vilket för det svårförståeligt att dessa skulle vara aktuella för omledning.

Av ändringsförslaget framgår inte heller vad som avses med ordet ”omfattandeökning”. Vidare är det oklart om den särskilda prövningen enbart avser AD-hoc processen eller om det gäller ansökan som inkommit i den ordinarie ansökningsprocessen för tågplanen.

Jönköpings länstrafik med grannlänerna bedriver trafik under varumärket Krösatågen på flertalet av de aktuella banorna som listas. Som förslaget ligger i avvikelsemeddelande kommer denna att hämma den regionala utvecklingen på banorna. Eventuella kommande

trafikutökningar för att nå målen för kollektivtrafiken i länet kommer därigenom att försvåras. Trafikverket bör arbeta på att minska inskränkningarna på banorna och säkerställa att önskad trafik kan framföras utan inskränkningar.

REGION KALMAR LÄN KALMAR LÄNSTRAFIK

Region Kalmar Län Kalmar Länstrafik yttrar sig här som Trafikorganisations för tågsystemet Krösatågen och Kustpilen. Trafikverket presenterar en lista på banor som är särskilt känsliga för ökad trafik beroende på banstandarderna. Oklart vad i banstandarderna som är orsaken för känsligheten, detta behöver framgå tydligare.

Den närmaste förklaringen ges är i kommentaren utanför det som ska ingå i JNB där orsaken anges att banorna exempelvis är känsliga för större omledningar vid banarbeten. Då vissa av banorna är i form av tarmar och Stångådalsbanan och Tjustbanan dessutom har trafikledningssystemet radioblock, vilket gör det svårförståeligt att dessa banor skulle vara aktuella för omledningar.

Av ändringsförslaget framgår inte heller vad som avses med ordet ”omfattande ökning”. Vidare är det oklart om den särskilda prövningen enbart avser AD-hoc processen eller om det gäller ansökan som inkommit i den ordinarie ansökningsprocessen för tågplanen.

Region Kalmar Län Kalmar länstrafik bedriver tillsammans med grannlänerna trafik under varumärket Krösatågen och där Kustpilen kommer att involveras till ett tågsystem vid tidtabellsskiftet i december 2021.

Det har tidigare aviserats en risk för varaktig hastighetsnedsättning enligt JNB bilaga 3G på Stångådalsbanan, bandel 832 Hultsfred – Berga. Nu aviserar Trafikverket att samtliga bandelar på Stångådalsbanan och Tjustbanan är känsliga för ökad trafik. Vi ställer oss mycket frågande till detta eftersom det över huvud taget inte funnits någon dialog om detta mellan oss och Trafikverket.

Ny kapacitet beviljas eller nekas i tågplanprocessen. Om exempelvis en Region planerar att utöka trafikbudet på de berörda banorna om några år, vem på Trafikverket ska de då vända sig till? Om ansökan behandlas i tågplanprocessen kan planerna redan vara beslutade och tåg inköpta för utökningen. Trafikverket behöver ta fram en process för detta så att det blir transparent för alla hur det ska gå till.

Som förslaget ligger i avvikelsemeddelande kommer denna att hämma den regionala utvecklingen på banorna. Eventuella kommande trafikutökningar för att nå målen för kollektivtrafiken i länet kommer därigenom att försvåras. Trafikverket bör arbeta på att minska inskränkningarna på banorna och säkerställa att önskad trafik kan framföras utan restriktioner.

Trafikverkets kommentar:

Bakgrunden till avvikelsemeddlandet är att Trafikverket behöver en avtalsmässig grund för att kunna säga nej till kraftiga trafikökningar på banor med svag överbyggnad. Det har vid flera tillfällen uppstått problem när det har planerats in stora omledningar av godstrafik på skarvspårsbanor vars skick inte klarar av detta, alternativt att det krävs betydande extra underhåll för att klara detta.

Ursprungligen var tanken att reglera just omledning av godstrafik, detta visade sig dock vara varken tillåtet eller lämpligt då Trafikverket inte får särbehandla godstrafik eller göra skillnad på "omledningstrafik" och "ordinarie trafik". Inte heller sågs det som lämpligt att bara reglera de banor som ofta används för omledning när många andra banor har ett likande eller till och med sämre skick.

Trafikverket betonar att den nuvarande trafiken på exempelvis Stångådalsbanan och Tjustbanan inte påverkas av detta. Inte heller hindrar detta "normala" (exempelvis 50 % fler persontåg) utökningar av trafiken.

Under våren ska det tas fram interna bandelsvisa riktlinjer för vad som avses med betydande trafikökningar. Dessa blir en grund för värdering av både ad-hoc och ordinarie ansökan.

SJ AB

Lite märkligt att banan Fagersta-Ludvika inte tål trafikökningar, när man meddelar att banan blir fjärrstyrd (Bilaga 4A Bevakning av trafikplatser, Avsnitt 2.1.).

Trafikverkets kommentar:

I det här fallet är det spårstandarden som är begränsande inte trafikledningssystemet.

Bilaga 2 A – Möteslängder och plattformar

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 2 B – Banstandarddata

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 4 A – Bevakning av trafikplatser

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 4 E – Planerade större banarbeten, PSB

SJ AB

Bohusbanan - PSB V4 objekt 342611 och PSB V5 objekt 34261, tas bort.

Inga synpunkter.

Värmlandsbanan – PSB V2 objekt 340438, merparten av objektet tas bort.

Önskvärt att det dygn som kvarstår i objekt 340438 läggs onsdag v24, dvs sammanfaller med starten i objekt 340355.

Trafikverkets kommentar:

Avstängningen i Kristinehamn startar ett dygn tidigare än objekt 340355 Karlstad - Kristinehamn eftersom vissa moment i Kristinehamn måste göras före arbetet med objekt 340355 inleds. Tiden kommer också att användas för etablering och uppstart av de maskiner som skall utföra spårbytet. En samplanering hade gjort att arbetet på sträckan Karlstad – Kristinehamn hade tappat ett helt dygns produktion och på grund av dessa orsaker är en samplanering inte genomförbar.

Vännäs-Holmsund- PSB N1 objekt 341135 föreslås justerats.

Det ska anges i avvikelsemeddelandet att detta banarbete inte längre är PSB.

Trafikverkets kommentar:

I och med att trafikavbrottet inte blir av så upphör klassificeringen som PSB.

Bilaga 4 F- Kapacitetsplaner

SJ AB

Avsnitt 2.4.3 – Gångtidspåslag med anledning av tillgänglig infrastruktur

Inga synpunkter.

Bilaga 7 A – Tillgänglig infrastruktur för uppställning

GREEN CARGO

Sandviken – Vi har sökt och erhållit kapacitet på spår 5 i Sandviken (spår snv 0105) under T21.

Om det är det spåret man anser ta bort ur spåransökan så kommer det drabba vår produktion till/från Sandviken hårt.

Vi vill således ha kvar möjligheten att söka kapacitet på detta spår.

Trafikverkets kommentar:

Tyvär är spåret dåligt och växeln dit är klovad sedan augusti 2020. Det har erbjudits och tilldelats i T21 på ett felaktigt sätt. Trafikverket söker en lösning på frågan.

SJ AB

Tabellen saknar information om trafikplats Borgstena i kolumnerna "Flik", "Fr.o.m." och "Beskrivning".

Trafikverkets kommentar:

Inga förändringar sker i Borgstena i avvikelsemeddelande 2022:1. Namnet har råkat komma med på ett felaktigt sätt.