

# REDOVISNING

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Håkan Dahlqvist, Tjfa  
Försäljning

Direkt: 0243-44 56 31  
Mobil:

Diariet

## Redovisning av samrådssvar, samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2012

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i ordinarie samråd och utökat samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2012 med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Björn Östlund  
Chef Trafik

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## Sändlista

AB Göta kanalbolag  
Svenska Tågkompaniet AB  
Kalmar Läns Trafik AB  
Posten Logistik AB  
AB Storstockholms Lokaltrafik  
Green Cargo AB  
CargoNet Ab  
A-Train AB  
AB Östgötatrafiken  
SJ AB  
Hector Rail  
Öresundskomiteen  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S  
Malmtrafik i Kiruna AB  
Skånetrafiken och Öresundståg AB  
Tekniska kontoret, Örebro  
Näringslivets Transportråd  
Handelskammaren  
Lunds kommun  
Malmö kommun  
Vellinge kommun  
Trafikverkets webbplats

## Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar,.....	1
Samråd Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2012.....	1
Sändlista.....	2
Yttranden och kommentarer om del 1.....	6
Allmänna yttranden om JNB 2012.....	6
Yttrande från Green Cargo AB.....	6
Yttrande från CARGONET AB.....	6
Yttrande från Tekniska kontoret, Örebro, utökat samråd.....	7
Yttranden och kommentarer om kapitel 2:.....	7
2.3.1 Ramavtal – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB.....	7
Yttranden och kommentarer om kapitel 3:.....	8
Allmänt.....	8
Yttrande från Malmtrafik i Kiruna AB.....	8
3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen – Yttrande från SJ AB.....	8
3.3.3.5 ETCS – Yttrande från SJ AB.....	8
3.4 Trafikrestriktioner – yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	10
3.4 Trafikrestriktioner – yttrande från Green Cargo AB.....	10
3.4.1.2 Sträckor med trafikrestriktioner under vissa delar av året – Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	10

2011-03-28  
 Ärendenr: TRV 2010/32527  
 Projektnr:

3.4.5 Broar - Yttrande från AB Göta Kanalbolag.....	11
3.5 Infrastrukturens tillgänglighet – yttrande från Green Cargo AB .....	12
3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen - Yttrande från SJ AB.....	13
<i>Yttranden och kommentarer om kapitel 4:</i> .....	13
Allmänna yttranden .....	13
Yttrande från AB Östgötatrafiken .....	13
4.1 inledning – yttrande från Green Cargo AB.....	14
4.2 Processbeskrivning - yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	14
4.2 Processbeskrivning – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	15
4.2 Processbeskrivning - yttrande från Green Cargo AB.....	15
4.2 Processbeskrivning – Yttrande från CARGONET AB.....	15
4.2.1 Banarbeten – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	16
4.2.1.1 Banarbeten - yttrande från Green Cargo AB.....	16
4.2.1.1 Banarbeten - yttrande från A-Train AB .....	17
4.2.1.3 Trångsektorsplaner - yttrande från Green Cargo AB.....	18
4.2.1.3 Trångsektorsplaner - yttrande från SJ AB.....	19
4.2.3 Ad hoc-process - yttrande från Green Cargo AB.....	19
4.3.1 Tilldelningsprocess – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB.....	20
4.3.1 Tilldelningsprocess – yttrande från CARGONET AB .....	20
4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte – Yttrande från AB ÖstgötaTrafiken ....	21
4.4.3.2 Användning av prioriteringskriterier i tilldelningsprocessen – Yttrande från SJ AB.....	22
4.4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen – Yttrande från A-Train AB.....	23
4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	23
4.8.2 Operativa regler – yttrande från Green Cargo AB.....	23
<i>Yttranden och kommentarer om kapitel 5:</i> .....	24
5.3.7.2 Tillträde till spårkapacitet för långtidsuppställning -yttrande från Green Cargo AB.....	24
5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström – Yttrande från SJ AB .....	25
5.4.4.1 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård-yttrande från Green Cargo AB.....	25
5.4.5.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport – yttrande från CARGONET AB .....	26
<i>Yttranden och kommentarer om kapitel 6:</i> .....	26
6 avgifter - yttrande från Svenska Tågkompaniet AB .....	26
6 avgifter - yttrande från Green Cargo AB.....	27
6 avgifter – yttrande från CARGONET AB.....	28
6 avgifter – yttrande från A-Train AB.....	28
6 avgifter – yttrande från AB ÖstgötaTrafiken .....	28
6 avgifter – yttrande från NäringsliveTS transportråd, utökat samråd.....	29
6.1 Avgiftsprinciper – Yttrande från SJ AB .....	30
6.1.1.1 Taglägesavgift och 6.3.1.1 Taglägesavgifter – Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	30
6.1.1.1 Taglägesavgift – Yttrande från SJ AB.....	31

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från Green Cargo AB, utökat samråd.....	31
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från TEKNIKA FÖRVALTNINGEN I ÖREBRO, utökat samråd.....	32
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från Näringslivets transportråd, utökat samråd .....	32
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från SkåneTRAFIKEN/REGION SKÅNE, utökat samråd.....	33
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från SJ AB, utökat samråd.....	35
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från ÖRESUNDSKOMITEEN, utökat samråd .....	36
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från HECTOR RAIL AB, utökat samråd .....	38
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från DB SCHENKER RAIL SCANDINAVIA A/S, utökat samråd .....	39
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN, utökat samråd .....	39
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från LUNDS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN, utökat samråd.....	41
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från MALMÖ STAD KOMMUNSTYRELSEN, utökat samråd .....	42
6.1.1.3 Passageavgift för <i>trafik</i> som passerar öresundsbroförbindelsen yttrande från VELLINGE KOMMUN MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN, utökat samråd .....	43
6.1.1.4 och 6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg– Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	44
6.1.1.4 och 6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg– yttrande från CARGONET AB.....	44
6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning – yttrande från CARGONET AB .....	45
6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster - Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	45
6.3.1.1 Tåglägesavgifter - yttrande från Green Cargo AB.....	46
6.3.1.1 Tåglägesavgifter - yttrande från Malmtrafik i Kiruna AB .....	46
6.3.2.6 Uppställning - yttrande från Green Cargo AB .....	47
6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård - yttrande från Green Cargo AB.....	47
6.4 Incitament för högre kvalitet och 6.5 reduktion av avgifter för viss trafik - Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	48
6.4 Incitament för högre kvalitet – Yttrande från SJ AB.....	48
6.4 Incitament för högre kvalitet – Yttrande från Malmtrafik i Kiruna AB .....	49
<i>Yttranden och kommentarer om bilagor del 1:</i> .....	49
Bilaga 2.1 uppgifter som ska lämnas före tågs avgång – yttrande från A-Train AB.....	49
Bilaga 3.2 större planerade banarbeten (PSB) - yttrande från Svenska Tågkompaniet AB.....	50

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

Yttrande från POSTEN LOGISTIK AB .....	51
Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	52
Yttrande från Green Cargo AB .....	56
Yttrande från CARGONET AB .....	63
Yttrande från A-Train AB .....	66
Yttrande från SJ AB .....	67
Yttrande från Skånetrafiken och Öresundståg AB .....	72
Bilaga 3.3 Bevakning av driftplatser – Yttrande från Kalmar Läns Trafik AB .....	75
Bilaga 4.1 Innehåll i ansökan om kapacitet – Yttrande från SJ AB .....	75
Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	76
Bilaga 4.2 kap 4 Prioriteringskategorier för associationer – yttrande från Green Cargo AB.....	77
Bilaga 4.3 Trafikkalender – yttrande från Green Cargo AB .....	78
Bilaga 4.4, kap 3 Trångsektorplaner Prioriteringskriterier - Yttrande från Storstockholms lokaltrafik AB .....	78
Bilaga 4.4 kapacitetsförutsättningar – yttrande från CARGONET AB.....	79
Bilaga 4.4 kapacitetsförutsättningar – yttrande från A-Train AB.....	80
<i>Yttranden och kommentarer om del 2</i> .....	80
Yttrande från SJ AB .....	80
Allmänna avtalsvillkor Kap 5.16 – Yttrande från SJ AB.....	81
Bilaga 1Föreskrifter beträffande säkerhet – Yttrande från SJ AB.....	82

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## **Yttranden och kommentarer om del 1**

### **Allmänna yttranden om JNB 2012**

#### **YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo är fortsatt bekymrad över de kontinuerliga banavgiftshöjningar som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan så även till 2012. Vi vill att Trafikverket beaktar den revidering av första järnvägspaketet som i skrivande stund genomförs. EU-kommissionen har pekat ut tre huvudsakliga problemområden inom järnvägsmarknaden. Det första problemområdet pekar på de för järnvägsföretagen höga och ökande kostnaderna. Vi vill att Trafikverket utvärderar nivåhöjningarna även ur den aspekten. Till saken hör även att konkurrerande transportslag, huvudsakligen lastbilar, inte drabbas av liknande pålagor.

Vi noterar att Trafikverket ännu inte har hunnit arbeta in konsekvenserna av att ingen aktör lämnade anbud på koncessionen på Hallsberg Rangerbangård (Hrbg). Som vi ser det får det till konsekvens att Trafikverket inte kan publicera vare sig, tjänster, priser/avgifter, öppettider eller liknande för Hrbg from 2012. Hrbg kommer av Green Cargo att betraktas som vilken rangerbangård som helst. Vi ser fram emot ett klarläggande av dessa förutsättningar i samband med er publicering av JNB 2012.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har förståelse för att man i branschen är bekymrad av de avgiftsförändringar som sker. Trafikverket har påbörjat ett analysarbete som innebär att verket kommer att analysera de framtida avgiftsförändringarna för hela planperioden 2010 – 21 (nationell plan för transportsystemet) utifrån ett vidare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden.*

*Trafikverket följer processen med översyn av järnvägslagstiftningen på EU-nivå. De förändringar som överenskomms kommer att föras in i nationell lagstiftning.*

*Trafikverket kommer att vidta de förändringar som behövs utifrån den lagstiftning som beslutas.*

*Trafikverket konstaterar att förutsättningarna för rangeringsverksamheten vid Hallsberg för närvarande är oklar och verket avser därför att återkomma till branschen i denna fråga vid ett senare tillfälle.*

*Green Cargos synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

De genomgångar som Trafikverket utför för PSB är bra  
När det gäller JNB så anser vi samrådtiden vara för kort  
eller att JNB förslag samt genomgång bör vara tidigare så

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

samrådsperioden blir längre. Det är många sidors genomläsning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Samrådstiden bedöms f.n. som tillräcklig (fyra veckor) i kombination med att inbjudan till samråd sänds ut i förväg. Placering av samrådstiden är en avvägning mellan Trafikverkets produktionsprocess och den lagstadgade tiden för offentliggörande.*

## **YTTRANDE FRÅN TEKNISKA KONTORET, ÖREBRO, UTÖKAT SAMRÅD**

Tekniska förvaltningen har inga synpunkter på utökat samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012.

*Trafikverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

### ***Yttranden och kommentarer om kapitel 2:***

#### **2.3.1 RAMAVTAL – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

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 2012 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:*

*Frågan om användningen av ramavtal är för närvarande föremål för utredning av Trafikverket, inte minst mot bakgrund av den översyn som görs avseende de internationella bestämmelserna om järnvägsnätsbeskrivningens uppgifter om ramavtal. Bland annat samlar Trafikverket erfarenheter från användning av ramavtal som förekommit i utlandet. Trafikverket utreder hur ramavtal i framtiden ska hanteras i verkets järnvägsnätsbeskrivning. Innan det att eventuella beslut fattas, kommer dialog och samråd att ske med branschen inom ramen för bl.a. den ordinarie processen för framtagning av verkets järnvägsnätsbeskrivning.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### ***Yttranden och kommentarer om kapitel 3:***

#### **ALLMÄNT**

#### **YTTRANDE FRÅN MALMTRAFIK I KIRUNA AB**

##### *Allmänt*

För att järnvägs logistiken ska ha en acceptabel funktion bör det finnas minst ett sidotågspår och ett sidospår vid alla nuvarande stationer samt att samtliga spår är upprustade till stax 30 med växlar i respektive ände av dessa spår (dvs. 3spårs driftplatser).

Med detta klara vi förbigångar, möten, återhämtning av sena tåg, uppställning av arbetsfordon och övrigt utväxlade fordon samt att effektiva växlingar kan utföras.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Det pågår en successiv uppgradering av samtliga spår på de sträckor där stax 30-trafik förekommer. I nuläget är de flesta avvikande huvudspår (sidotågspår) anpassade för stax 30, men det förekommer vissa restriktioner i hastighet på några spår p.g.a. gamla växlar.*

*När det gäller sidospår finns det många gamla oelektrifierade spår som i nuläget inte klarar stax 30. Den lösning som MTAB förordar med växlar i båda ändar av sidospåret ger väldigt höga underhållskostnader på grund av att antalet växlar och spårspärrar ökar.*

#### **3.2.3.1 STÖRRE FÖRÄNDRINGAR I INFRASTRUKTUREN – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

SJ har i tidigare remissvar till JNB påpekat att vissa frågor kräver så pass lång framförhållning att järnvägsföretagen behöver besked om förändringar med längre tidshorisont än det är som gäller från publicering av JNB till att den träder i kraft. Det är därför positivt att förändringarna beskrivs i avsnitt 3.2.3.1.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

#### **3.3.3.5 ETCS – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Tillgång till STM har helt avgörande betydelse för möjligheten att bedriva trafik på ERTMS-utrustade banor. I dagsläget finns inte en officiell och godkänd STM tillgänglig i Sverige men utvecklingsarbete pågår. SJ önskar att information, eller referens till information, om när och på vilka villkor svensk STM kommer att finnas tillgänglig.



2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

I dag finns betydande interoperabilitet för persontrafik mellan Sverige och Danmark samt Sverige och Norge. Om inte dansk respektive norsk STM finns tillgänglig för installation på fordon i gränsöverskridande trafik kommer nuvarande interoperabilitet att upphöra, vilket även får påverkan på trafiken i Sverige. Det är därför önskvärt att Trafikverket i detta stycke redogör för Trafikverkets samordning med Danmark och Norge avseende ERTMS-införande.

*Trafikverkets kommentar:*

*Utveckling av en svensk STM för ATC pågår idag hos två leverantörer, Ansaldo och Bombardier. Trafikverket har ett gällande ramavtal med den ena leverantören, Ansaldo. Detta ramavtal kan nyttjas av alla järnvägsföretag i Sverige för upphandling av STM-produkter samt tjänster i form av installation, teknisk support, reservdelar etc. Enligt gällande tidplan så ska Ansaldos STM vara godkänd enligt Transportstyrelsens nationella krav i mars 2011. Serieleverans och installation kan därefter påbörjas under hösten 2011. Bombardiens STM ingår som en integrerad del i Bombardiens ERTMS ombordsystem (EOS). Denna STM är planerad att bli godkänd enligt nationella krav i samband med godkännandet av EOS-systemet i juli 2011. Trafikverket har även i detta fall ett ramavtal som kan nyttjas av järnvägsföretagen. Ramavtalet, som ger fasta priser på ERTMS-utrustning, installation och förvaltningskostnader, kan i leveransavtal kompletteras med en STM från Bombardier. Beställning av detta system kan ske redan idag men leveranser innan hösten 2011 kommer då i en första version att vara ett ombordsystem med tillräcklig men ej fullständig funktionalitet och med ett tidsbegränsat godkännande.*

*Trafikverket, järnvägsföretag och fordonsägare har regelbundna möten inför trafikstarter med ERTMS, s.k. Trafikeringsgrupper, där aktuell information ges om bl.a. STM. Trafikverket rekommenderar SJ och andra intresserade parter att delta på dessa möten. Information om status i ERTMS-programmets olika projekt finns också på Trafikverkets hemsida. Frågor kan också ställas direkt till Programmets brevlåda [ERTMS@trafikverket.se](mailto:ERTMS@trafikverket.se).*

*Trafikverket har inget direkt ansvar att utveckla och säkra tillgången på STM för trafikering i andra länder än Sverige. Fortsatt väl fungerande gränsöverskridande trafik med våra grannländer är dock helt avgörande för ett lyckat införande av ERTMS i Sverige varför Trafikverket samarbetar med förvaltningar och myndigheter i övriga nordiska länder. Målsättningen med samarbetet är att koordinera införandeplaner och bl.a. utveckla nödvändiga STM. För att säkerställa trafik i Norge utvecklas en gemensam svensk/norsk STM i samarbete mellan Trafikverket och Jernbaneverket. Svensk och Norsk ATC är lika varför detta inte är något teknisk problem. I ett nära samarbete mellan Trafikverket och BaneDanmark pågår utveckling av en dansk STM och en fungerande komplett och godkänd ombordutrustning för trafikering i Sverige, Norge och Danmark ska finnas tillgänglig för installation i början av 2013.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **3.4 TRAFIKRESTRIKTIONER – YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Denna punkt lämnar Trafikverket fritt spelrum att införa trafikrestriktioner utan föregående process och samråd. Ej heller behöver utvärdering av tagna beslut genomföras.

Det är TKABs uppfattning att restriktioner i trafiken endast ska tas till i yttersta nödfall och att besluten måste vara väl underbyggda och skriftligen kommunicerade.

Det är också viktigt att tagna beslut i efterhand blir granskade i syfte att utröna om besluten var de rätta och om det hade gått att undvika situationen om den kedja av händelser som ledde fram till beslutet hanterats annorlunda. Dessa utvärderingar ska kommuniceras med "drabbade" järnvägsföretag. En utvärdering av tagna beslut är viktigt av många skäl, inte minst i syfte att samla erfarenheter för att säkra infrastrukturens tillgänglighet och förbättra den operativa styrningen av trafiken. TKAB anser att skrivningen i punkt 3.4 behöver utvecklas/ändras.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket avser att se över järnvägsnätsbeskrivningen utifrån Transportstyrelsens beslut.*

### **3.4 TRAFIKRESTRIKTIONER – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Trafikverket redogör för ett stort antal restriktioner för framförande av godståg. Järnvägssystemet kan inte belastas av regionala restriktioner utan måste betraktas som ett sammanhängande system. Eventuella restriktioner måste enligt vår mening ha sitt ursprung ur tekniska begränsningar, i de fall dylika existerar måste Trafikverkets ambition hela tiden vara att bygga bort restriktionerna. Green Cargo önskar en förklaring till respektive restriktion samt en tidplan för när dessa restriktioner är bortbyggda.

*Trafikverkets kommentar:*

*Restriktionerna har tillkommit som villkor för expropriationer enligt tidigare lagstiftning, och bindande avtal finns med berörda kommuner.*

*I JNB 2012 har Trafikverket så långt det är möjligt anpassat texten för att uppfylla järnvägslagen, 6 kap. 3 §, utan att riskera bryta mot ingångna avtal.*

#### **3.4.1.2 STRÄCKOR MED TRAFIKRESTRIKTIONER UNDER VISSA DELAR AV ÅRET – YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Under denna punkt friskriver sig Trafikverket från ansvar att hålla infrastrukturen tillgänglig. Om TRV har tänkt sig att bevilja tåglägen på helårsbasis på nämnda sträckor är det TKABs uppfattning att skrivningen inte är förenlig med järnvägslagen. Enl. Järnvägslagens kap. 6 §17 är infrastrukturförvaltaren skyldig att vid störning vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

Infrastrukturförvaltaren bryter alltså mot lagens anda om denne har kännedom om att anläggningen är undermålig och i stället för att åtgärda anläggningen väljer att försöka friskriva sig från ansvar.

Det är TKABs uppfattning att punkt 3.4.1.2. ska strykas och att uppräknade bandelar i stället ska åtgärdas.

#### Utdrag ur Järnvägslagen.

17 § Vid störningar i järnvägstrafiken skall infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets tilldelade medel för drift och underhåll minskar kraftigt de närmaste åren och det finns inga medel till att åtgärda nedslitna lågtrafikerade banor. Alternativet till rubricerade skrivning i JNB 2012 är att stänga banorna av trafiksäkerhetsskäl.*

### 3.4.5 BROAR - YTTRANDE FRÅN AB GÖTA KANALBOLAG

#### **Effekter av ökad tågtrafik**

Göta kanal korsas på fyra platser av järnväg och de hittills mest tågtrafikerade platserna är Norsholm och Töreboda. Antalet broöppningar är större i Norsholm på grund av att järnvägsbron är placerad i anslutning till en sluss, detta begränsar starkt antalet båtar som kan passera vid en broöppning. I genomsnitt passerar 3,5 båtar per slussning.

Den ökade tågtrafiken har i Norsholm medfört störningar i vår trafik på kanalen. Kanalsäsongen omfattar maj-september med högsäsong mitten juni till mitten av augusti. Under denna tid kan en plats på kanalen passeras med 80-100 båtar och **en fortsatt ökad tågtrafik medför allvarliga hinder för att AB Göta kanalbolag ska kunna fullfölja uppdraget från ägaren. Vi förutsätter att detta beaktas vid den fortsatta planeringen av tågtrafiken.**

I era dokument under till samrådet, kapitel 3 infrastruktur, finns nedanstående text med:

#### *3.4.5 Broar*

*Vid öppningsbara broar har tågtrafiken generellt företräde före sjöfarten. Provverksamhet med fasta öppningstider som är synkroniserade med sjöfarten pågår, och under dessa tider har sjöfarten företräde. Provverksamheten omfattar Göta älv (Göteborg Marieholmsbron, Vänersborgs järnvägsbro och Trollhättans järnvägsbro).*

Denna text är inte förenlig med de direktiv som AB Göta kanalbolag har från ägaren staten och den är också helt motstridig till det avtal som dåvarande Banverket, numera Trafikverket, tecknade med AB Göta kanalbolag 2008 gällande

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

den planerade järnvägsbron i Motala. Där garanteras Göta kanal önskat antal öppningar per dag oavsett frekvens av tågtrafik. Därför förutsätter vi också att texten i kapitel 3 ändras och att där anges att hänsyn ska tas till båttrafiken.

#### *Trafikverkets kommentar*

*I texten står det att järnvägstrafiken **generellt** har företräde före sjötrafiken men detta utesluter inte att gällande överenskommelser förbises. Givetvis gäller överenskommelsen (dnr F07-7036/AL10) där det står skrivet att järnvägs- och kanaltrafiken ska kunna samordnas vid planering av resp tidtabell så att båda verksamheterna kan bedrivas utan störningar.*

### **3.5 INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Varje objekt måste behandlas efter sin särart, ett arbete som berör en linje med ett lågt antal tåg kan vara till stor nackdel för Green Cargo och våra kunder. Vi betraktar järnvägsnätet som en helhet ur vilken vi har byggt upp vårt nätverk, det blir utifrån det synsättet svårt att fragmentisera banor utifrån dess trafikmängd på det sätt Trafikverket har gjort. Varje trafikerad bandel ingår i nätverket och är därmed en förutsättning för upprätthållandet av det totala nätverket. Samtidigt som vi säger ovanstående förstår vi att Trafikverket måste finna en definition varifrån ni sedan kan utveckla metoder för styrning av er verksamhet.

Ett stort fokus verkar ligga på bandelar som i huvudsak trafikeras av persontrafik, samtidigt som banor med mer godstrafik tyvärr inte har samma prioriteringar och har därmed fått sämre standard som medför sänkta hastigheter vid specialtransporter. Specialtransporter eftersöks mycket från industrin, för lägre kostnader och större konkurrenskraft mot omvärlden. Trafikverket bör ha större fokusering på uppgradering av bandelar där det ofta går specialtransporter, så att hastigheten kan höjas och främja tillgängligheten på järnvägsnätet för alla JF. Green Cargo kan gärna delta i framtagandet av vilka bandelar som är berörda.

#### *Trafikverkets kommentar:*

I Nationell transportplan finns ett strategiskt nät för godstransporter utpekade där funktioner för långa, tunga och breda transporter prioriteras i syfte att underlätta för näringslivets godstransporter. Det strategiska godsnetet omfattar anslutningar till centrala hamnar och kombiterminaler. Banor med liten trafik har ofta endast godstransporter och är därför viktiga länkar till det strategiska nätet. I den 3-åriga verksamhetsplaneringen sker ständigt prioriteringar av åtgärder utifrån aktuellt behov och tillgängliga resurser. Det är positivt att Green Cargo vill delta i arbetet med sina synpunkter.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **3.9 PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN - YTTRANDE FRÅN SJ AB**

I avsnitt 3.9 anges ERTMS-utbyggnad i tre större investeringsprojekt 2011 - 2013, däribland Citytunneln i Malmö. Ledtiden för kvalitetssäkrad ombyggnad av en större fordonsgrupp till ETCS/STM-utförande är ca 3 – 3,5 år. Det är därför av största vikt att Trafikverket ger besked om när ERTMS kommer att trafiksättas på respektive banavsnitt. Frågan har synnerligen stor betydelse för trafikeringen och har även betydande ekonomisk påverkan.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har stor förståelse för att fordonsägare och järnvägsföretag behöver information i god tid inför planerade trafikstarter för att möjliggöra nödvändig anpassning av fordon till ERTMS.*

*Regeringen beslutade 2007 om en införandeplan för ERTMS under perioden 2010-2019 (Swedish Implementation plan for ERTMS). Planen utgör grunden för Trafikverkets detaljerade planering och information om ERTMS trafikstarter i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). I JNB 2012 aviseras inte bara trafikstarter under 2012 utan också planer för kommande år. På Trafikverkets hemsida kan ovan nämnda styrande dokument hämtas. När det gäller planerad trafikstart med ERTMS i Citytunneln så har Trafikverket ett beviljat undantag från TSD (ERTMS) till december 2013. På grund av sen leverans av dansk STM så kan trafikstarten komma att flyttas ytterligare, troligen till slutet på 2014.*

*Trafikverket förbereder just nu en ny ansökan om förlängt undantag för ERTMS i Citytunneln.*

*Samråd och förankring om kommande trafikstarter med ERTMS sker med berörda parter inom sektorn både formellt i processen om JNB men också på andra sätt såsom trafikeringsgrupper, informationsmöten, publikation på Trafikverkets hemsida m.m.*

#### ***Yttranden och kommentarer om kapitel 4:***

### **ALLMÄNNA YTTRANDEN**

#### **YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN**

Kap.4: Tilldelning tåglägen:

ÖstgötaTrafiken ser efter tilldelning 2011 ett behov hos Trafikverket av en mer kvalitetsmässigt nogsam hantering i delar av tilldelningsprocessen. Som grund för denna uppmaning står bl.a. två av oss beställda tåglägen som i slutgiltigt tilldelning felaktigt fick avvikande tidsläge i fastställd tågplan utan egentlig anledning. Innebar en hantering med ny för oss icke fördelaktig tågnummertilldelning i efterhand.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### Kap.4: Tilldelning uppställningskapacitet:

ÖstgötaTrafiken konstaterar att processen inom Trafikverket avseende tilldelning av 2011:s uppställningskapacitet (Östgötapendeln) påbörjades i ett mycket senare läge i jämförelse med dito tåglägestilldelning. När väl sistnämnda process kom igång var tåglägen i stort sett tilldelade och det konstaterades snart att uppställningskapacitet saknades på vissa uppställningsorter. Hanteringen i tidshänseende kort före trafikstart är också olycklig då det kan innebära att vissa tilldelade tåglägen ev. måste rivas upp / förändras, tjänstetåg tillkomma i enlighet med det slutgiltiga uppställningsutbudet.

ÖstgötaTrafiken vill se en process där tilldelning tåglägen och uppställningskapacitet går mer "hand i hand" under processen.

#### Kap.4 samt bilaga 4.2: Prioriteringskriterier:

ÖstgötaTrafiken ser ett behov utav en bättre dialog med Trafikverket avseende ÖstgötaTrafikens tågtrafikupplägg och dess betydelse som stomme för våra kunder i denna och dito i övriga buss och spårvägstrafiken i länet.

Vi efterlyser även insyn i / återkoppling av Trafikverkets räknemodell om olika tågslags samhällsnytta i tilldelningsprocessen.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket arbetar kontinuerligt med att förbättra tilldelningsprocessen. I detta arbete tar vi till oss de synpunkter på processtillämpningen som vi får i olika sammanhang.*

### **4.1 INLEDNING – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Trafikverket tänker inleda försök med ny tilldelningsmetod under T12. Metoden "Successiv tilldelning" ska testas på banor norr om Bräcke. Green Cargo ser positivt på försöket och deltar gärna med vår erfarenhet och våra synpunkter i det fortsatta arbetet med att utveckla metoden.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Intresseanmälan är beaktad.*

### **4.2 PROCESSBESKRIVNING - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Tidsplanen från inlämnad tåglägesansökan till det första förslagets publicerande bör kortas så att JF därmed får utökad tid att sammanställa sina synpunkter. Om processen drivs enl. nuvarande tidplan finns risk för att nödvändig kompetens ej finns samlad under den tid synpunkterna ska sammanställas. Detta får oönskade konsekvenser senare i tågplanarbetet och kan bidra till tvistlösningsförfaranden

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

som annars kanske kunnat undvikas. TKABs uppfattning är att tidplanen ska ändras.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tidsplanen är RNE anpassad och även överenskommen med övriga infrastrukturförvaltare och går därför ej att ändra men i just detta fall har vi sett en möjlighet att tillmötesgå detta önskemål.*

#### **4.2 PROCESSBESKRIVNING – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

Tågplan 2012 (T12) ska gälla fram till 2012-12-08.

Datumet för publicerande av förslag till Tågplan 2012 ligger för sent in på sommaren och borde tidigareläggas med minst en vecka. Enligt förslaget ligger det nu knappt fem veckors remisstid mitt under semesterperioden.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tidsplanen är RNE anpassad och även överenskommen med övriga infrastrukturförvaltare och går därför ej att ändra men i just detta fall har vi sett en möjlighet att tillmötesgå detta önskemål.*

#### **4.2 PROCESSBESKRIVNING - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

T 12 slutar 2012-12-08 och inte 2011-12-08.

Förslag till Tågplan måste tidigareläggas en vecka. Det är inte rimligt att JF ska ha knappt fem veckor i juli att samla in och lämna synpunkter på. alla JF. Green Cargo kan gärna delta i framtagandet av vilka bandelar som är berörda.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tidsplanen är RNE anpassad och även överenskommen med övriga infrastrukturförvaltare och går därför ej att ändra men i just detta fall har vi sett en möjlighet att tillmötesgå detta önskemål.*

#### **4.2 PROCESSBESKRIVNING – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Det är fel att datum för synpunkter förslag på tågplan 2012 ligger på

en fredag 2011-08-05 kl 09.00. Vi önskar en måndag 2011-08-08 kl 09.00

På detta vis kan vi arbeta helg och inte få vår (JF) semesterperiod mer förstörd.

*Trafikverkets kommentar:*

*Tidsplanen är RNE anpassad och även överenskommen med övriga infrastrukturförvaltare och går därför ej att ändra men i just detta fall har vi sett en möjlighet att tillmötesgå detta önskemål.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### **4.2.1 BANARBETEN – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

Många av de planerade större banarbetena (PSB) i Stockholmsområdet innefattar inte totalavstängningar utan oftast handlar det om kapacitetsreduceringar. Det är svårt att anpassa ansökningarna till detta, då konsekvenserna för trafiken inte är fullt kända och då det är oklart hur mycket trafik andra operatörer planerar för. Trafikverket måste räkna med att operatörerna i dessa fall lämnar in ansökningar som motsvarar full trafik, men att det senare i tågplaneprocessen arbetas fram vilka tåg som kan köras. I vissa fall kan det vara nödvändigt att Trafikverket kallar till samråd hur trafiken förbi vissa banarbeten ska hanteras.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har noterat att det finns svårigheter att anpassa ansökan i tidigt skede för vissa större banarbeten som per definition är PSB. När ett banarbete klassificeras som ett PSB så ska något av kriterierna vara uppfyllt, därefter sker en bedömning om det är möjligt att anpassa ansökningarna och slutligen sker en samordning för att i största möjliga mån undvika att omledningsmöjligheterna är stängda. Efter järnvägsföretagens synpunkter har Trafikverket gjort en ny bedömning med avseende på detta och ett antal PSB kommer att definieras om till Övrigt banarbete.*

*När det gäller antalet PSB så påverkas detta av hur många större projekt som pågår respektive år och därför kan antalet inte rent generellt sättas till 20 stycken. Trafikverkets intention är att antalet ska ligga på en rimlig nivå med avseende på trafikpåverkan.*

*Texten "Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listas i järnvägsnätsbeskrivningen" i kapitel 4.2.1.1 kommer inte att ändras*

#### **4.2.1.1 BANARBETEN - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

*"Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listas i järnvägsnätsbeskrivningen"*

Vissa PSB är svåra, för att inte säga omöjliga för järnvägsföretagen att anpassa ansökan till. Exempelvis enkelspårsdrifter. När endast ett spår inte längre kan svälja trafiken så måste det till omledningar eller kanske till och med gallring bland ansökta tåglägen. Järnvägsföretagen kan inte åläggas att göra dessa anpassningar i ansökan av den enkla anledningen att var och enbart ser sina egna tåg. Vi kan inte avgöra framkomligheten, vi ser inte helheten och vet inte om våra tåg kommer fram på det spår som finns tillgängligt eller inte. Av den anledningen passar enkelspårsdrifter bättre att hanteras i den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen, där Trafikverkets konstruktörer fördelar kapaciteten efter den infrastruktur som finns tillgänglig.



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

Eftersom antalet PSB ökar till synes okontrollerat (från 37 st 2010 till 69 st 2012), så vore det lämpligt att som ett första steg flytta alla enkelspårsdrifter från bilaga 3.2 till ordinarie ansökan om kapacitet för banarbeten.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har noterat att det finns svårigheter att anpassa ansökan i tidigt skede för vissa större banarbeten som per definition är PSB. När ett banarbete klassificeras som ett PSB så ska något av kriterierna vara uppfyllt, därefter sker en bedömning om det är möjligt att anpassa ansökningarna och slutligen sker en samordning för att i största möjliga mån undvika att omledningsmöjligheterna är stängda. Efter järnvägsföretagens synpunkter har Trafikverket gjort en ny bedömning med avseende på detta och ett antal PSB kommer att definieras om till Övrigt banarbete.*

*När det gäller antalet PSB så påverkas detta av hur många större projekt som pågår respektive år och därför kan antalet inte rent generellt sättas till 20 stycken. Trafikverkets intention är att antalet ska ligga på en rimlig nivå med avseende på trafikpåverkan.*

*Texten "Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listas i järnvägsnätsbeskrivningen" i kapitel 4.2.1.1 kommer inte att ändras*

#### **4.2.1.1 BANARBETEN - YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

A-Train ser svårigheter med att anpassa ansökningarna till de angivna förutsättningarna i PSB. Det beror till stor del på att PSB ökar i antal och det är då komplicerat att överblicka vilka konsekvenser detta får för ansökan i den samlade bilden av PSB. Dessutom är det svårt för järnvägsföretagen att anpassa ansökan då man endast ser, och kan planera, de egna tågen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har noterat att det finns svårigheter att anpassa ansökan i tidigt skede för vissa större banarbeten som per definition är PSB. När ett banarbete klassificeras som ett PSB så ska något av kriterierna vara uppfyllt, därefter sker en bedömning om det är möjligt att anpassa ansökningarna och slutligen sker en samordning för att i största möjliga mån undvika att omledningsmöjligheterna är stängda. Efter järnvägsföretagens synpunkter har Trafikverket gjort en ny bedömning med avseende på detta och ett antal PSB kommer att definieras om till Övrigt banarbete.*

*När det gäller antalet PSB så påverkas detta av hur många större projekt som pågår respektive år och därför kan antalet inte rent generellt sättas på 20 stycken. Trafikverkets intention är att antalet ska ligga på en rimlig nivå med avseende på trafikpåverkan.*

*Texten "Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listas i järnvägsnätsbeskrivningen" i kapitel 4.2.1.1 kommer inte att ändras.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### 4.2.1.3 TRÅNGSEKTORSPLANER - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Green Cargo tror att trångsektorplaner kan vara ett bra stöd i planeringen men vi vill samtidigt uppmärksamma Trafikverket på att dessa inte får utgöra en grund i prioriteringsfrågor, istället är det som bekant varje tågläges samhällsekonomiska bärkraft som är honnörsordet enligt lagstiftningen.

Fel använda riskerar trångsektorplaner att omöjliggöra en fortsatt expansion av godstrafiken i de expansiva storstadsområdena. En stor del av den framtida trafikökningen måste ske på dagtid eftersom det då finns lediga resurser i form av lok och lokförare utan att behöva investera i nya lok och nyanställa nya lokförare. När det gäller trångsektorplan Göteborg anser vi att det finns plats för ytterligare ett godståg från Sävenäs mot Alingsås. Detta körs omedelbart efter snabbtåget men före pendeln från Sävedalen. Godstågen har betydligt högre genomsnittshastighet än pendeltågen framförallt på sträckan Sävedalen-Lerum vilket inte ger någon påverkan på pendeln samtidigt som godståget kan framföras utan ständiga inbromsningar och pådrag som ger betydande energiökning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trångsektorsplanerna är ett stöd för planeringen och är ej att betrakta som förutbestämda.*

*Vi förtydligar detta genom att ändra andra stycket tredje strecksatsen:*

- *de ska gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller.*

*Trångsektorsplaner är en lösning för områden med överbelastad infrastruktur. Trafikverket ser behov att i Järnvägsnätsbeskrivningen 2013 förtydliga tillämpning av Trångsektorsplaner. Detta kommer att ske i samråd med Järnvägsföretagen, Tågoperatörerna och Transportstyrelsen. I framtiden kan delar av Trångsektorsplanerna bli styrande.*

*Trafikverkets uppfattning är att antalet tåglägeskanaler per timme och riktning Göteborg – Alingsås är 10 st varav 2 st godståg. Vi avser ej att ändra text i Järnvägsnätsbeskrivning 2012 om tåglägeskanaler och trafikering Göteborg - Alingsås.*

*Framtagande av Trångsektorsplan Göteborg 2013 kommer att ske i samråd med berörda Järnvägsföretag. För frågor om Trångsektorsplan Göteborg hänvisas till Bengt Palm (070 - 565 11 81) eller Åke Lundberg (070-724 62 88).*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### 4.2.1.3 TRÅNGSEKTORSPLANER - YTTRANDE FRÅN SJ AB

Skrivningen under denna rubrik borde redigeras och förtydligas. Enligt andra stycket tredje strecksatsen sägs "de ska gälla som anvisning". I allra sista stycket sägs "är inte att betrakta som förutbestämda". Det är motsägelsefullt. Det är sista styckets andemening som är den riktiga.

Trångsektorplanen är i ett avseende gränssättande, nämligen i dess beskrivning av kapacitetstak, som tåg per timme, minsta intervall e dyl. I alla andra avseenden är den att betrakta som en rekommendation; ett sätt att ordna trafiken som har god möjlighet att visa hög nytta vid tillämpning av de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna jämfört med andra alternativa konstruktionslösningar, under förutsättning att de tåglägen som beskrivs i planen också motsvaras av faktiska ansökningar. Det kunde vara lämpligt att redigera avsnittet i ett stycke med det gränssättande/reglerande och ett stycke med det rekommenderande.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trångsektorsplanerna är ett stöd för planeringen och är ej att betrakta som förutbestämda.*

*Vi förtydligar detta genom att ändra andra stycket tredje strecksatsen:*

- *de ska gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller.*

*Trångsektorsplaner är en lösning för områden med överbelastad infrastruktur. Trafikverket ser behov att i Järnvägsnätsbeskrivningen 2013 förtydliga tillämpning av Trångsektorsplaner. Detta kommer att ske i samråd med Järnvägsföretagen, Tågoperatörerna och Transportstyrelsen. I framtiden kan delar av Trångsektorsplanerna bli styrande.*

#### 4.2.3 AD HOC-PROCESS - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Vi kan inte acceptera att kapacitet som inkommit efter 2012-04-11 hanteras inom ad hoc-processen. Vi måste ha möjlighet att göra vissa justeringar minst fram till 2012-08-26 för att kunna erbjuda våra kunder en god transportservice och skapa effektiva transportlösningar.

Vi har konstaterat att ni inte alltid efterföljer regeln att ansökningar behandlas i den ordningsföljd de inkommit samt att ni inte alltid svarar inom fem arbetsdagar. Den 30 september skickade ni ut en lista på 48 banarbeten där vi hade en vecka på oss för att göra våra anpassningar. För vår del innebar det att vigjorde flera hundra anpassningar på mycket kort tid. Intentionen att göra en hel del anpassningar till banarbeten redan innan Ad hoc-processen startar är bra men framförhållningen behöver vara bättre. Vi önskar en fortsatt dialog i frågan

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Nya ansökningar som inkommer efter sista datum för ansökan till tågplan 2012 är ad hoc ansökningar. I den mån Trafikverket hinner tar vi emot och hanterar ad hoc ansökningar i tågplaneprocessen, vilket bland annat innebär att de aldrig kan vara i konflikt eller ha en högre prioritet än ett tågläge som sökts senast sista ansökningsdag. Justeringar av ansökningar som inkommit senast sista datum för ansökan till tågplan 2012 är möjliga att göra i tilldelningsprocessen.*

*Trafikverket hanterar ansökningar i ordningsföljd. Ansökningarna omfattar olika antal tågägen, allt emellan några enstaka till flera hundra, och har olika komplexitet vilket gör att det kan uppfattas som att vissa ansökningar hanteras före andra. En ansökan som hanteras efter en annan i ordningsföljd kan ibland slutföras tidigare då den är enklare att hantera.*

*Trafikverket har ett fortgående arbete i syfte att klara leverans av ansökningar inom fem arbetsdagar, i det fall det inte är möjligt kommuniceras det med sökande.*

#### **4.3.1 TILLDELNINGSPROCESS – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

Texten överensstämmer inte med den information som lämnades på informationsdagen om JNB 2012 den 12 oktober. Det angavs då att ansökan om kapacitet i T12 ska ske via ett web-gränssnitt, medan det i samrådsunderlaget står att vi ska lämna in det via en Excel-fil som tidigare.

Om ett nytt system för ansökan ska införas måste det vara användarvänligt och avlusat från buggar.

*Trafikverkets kommentar:*

*En ny tjänst för ansökan av tågägen och tjänster är under framtagande. Planen är att den ska vara klar och lanseras den 1 februari. Om tjänsten inte är klar då kommer lanseringen att flyttas till nästa år. En förutsättning för att tjänsten ska lanseras är att den är testad, både avseende användarvänlighet och funktionalitet. Ett arbete kring användarvänlighet pågår just nu, då referensföretag testar en pappersprototyp av systemet och kommer med synpunkter på tjänsten. Information om på vilket sätt ansökan ska ske kommer att meddelas via avvikelsemeddelande och via information på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).*

#### **4.3.1 TILLDELNINGSPROCESS – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

*Ny e-tjänst för ansökan till tågplan 2012*

Under förutsättning att man denna gång har systemet klart i god tid och att man förenklar för JF. Information kring detta skall ske genom utbildning att sändas till de berörda som skall utföra tågbeställningarna. Det får inte vara som en slags försöksansökan denna gång. Det står att förenkla för JF och så skall det vara.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

Förslagsvis skall utbildning ligga nära så man får hjälp samtidigt med beställning när så PSB ökar så ökas även arbetstiden för oss som skall beställa tågen  
Det är INTE bra Trafikverket med ändrade rutiner vart år för tågbeställning

*Trafikverkets kommentar:*

*Tjänsten är planerad att vara klar och lanseras den 1 februari. Om tjänsten inte är klar då kommer lanseringen att flyttas till nästa år. En förutsättning för att tjänsten ska lanseras är att den är testad, både avseende användarvänlighet och funktionalitet. I samband med lanseringen kommer även utbildning att erbjudas sökande företag och systemet ska ha en tydlig handbok/manual. En organisation för att svara på frågor under ansökningsarbetet kommer också att finnas. Information om på vilket sätt ansökan ska ske kommer att meddelas via avvikelsemeddelande och via information på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).*

#### **4.4.3.1 PRIORITERINGSKRITERIERNAS SYFTE – YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN**

##### **Prioritering mellan persontåg och godståg**

Södra Stambanans prioritering både som person- och godstågsbana kan medföra olägenheter för ÖstgötaTrafikens pendeltågstrafik Östgötapendeln. Tåg och bussystemet inom Östergötland utgör ett integrerat kollektivtrafiksystem. Förutom de regionala pendeltågen ingår i trafiksystemet även expressbusstrafik mellan vissa större kommuncentra, både inom och utanför länet, landsbygdstrafik med buss, stadstrafik med buss och spårvagn samt länsjärnvägstrafik med Kustpilen.

I det integrerade trafiksystemet utgör pendeltågen stommen till vilken övrig trafik har anpassats. Till exempel är stadstrafiken i både Norrköping och Linköping anpassade till pendeltågens ankomst och avgångstider, allt i syfte att skapa attraktiva och väl fungerande resmöjligheter och därigenom skapa förutsättningar för en integrerad arbets- och studiemarknad i stora delar av länet.

Förutom de mellan de olika trafikslagen anpassade, "styva", tidtabellerna med hög turtäthet, kännetecknas ÖstgötaTrafikens trafiksystem av att stor omsorg lagts ner på utformningen av fordon och bytespunkter. Det integrerade systemets korta omstigningstider innebär att byten mellan de olika trafikslagen måste kunna ske extremt smidigt. Likaså ställer det integrerade systemet mycket höga krav på punktlighet och regularitet för de olika trafikslagen. I Trafikverkets tågplanearbete borde därför även denna typ av associationer kunna anges på ett lämpligt sätt.

För ÖstgötaTrafiken är det angeläget att pendeltågstrafiken kan prioriteras under hela vårt trafikdygn, även kvällar och helger. Möjligheterna att bibehålla ett trafikupplägg över längre tid än en tidtabellsperiod måste fortsättningsvis kunna säkerställas på ett bra sätt.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Prioritering av trafik utifrån begreppen persontågsbana respektive godstågsbana har sedan flera år tagits bort ur prioriteringskriterierna.*

*Problemen i Östergötland hänger samman med det höga utnyttjandet av tillgänglig kapacitet i kombination med berörda trafikorganisations högt ställda krav. ÖstgötaTrafiken är ingalunda ensam om att organisera integrerade trafiksystem med viktiga bytespunkter krav på smidiga byten. Skillnaden är att dessa sker på annat håll än inom aktuellt län.*

*Korta omstigningstider i organisationens planering är i sig inte prioriteringsgrundande och sådana anslutningar prioriteras utifrån sin samhällsekonomiska nytta efter samma premisser som övriga anslutningar.*

*Beträffande informationstypen associationer har ÖstgötaTrafiken ett flertal gånger framfört sitt önskemål om att kunna ange sådana mellan tåg och buss. Associationer är en informationstyp som inte innehåller några klockslag utan endast beskriver tidsskillnaden mellan två trafikobjekt. Förutsättningen för att associationer ska fungera är att de båda trafikobjekt som kopplas genom en association kan flyttas tidsmässigt. Visst kan associationer användas mellan tåg och buss, förutsatt att Trafikverket vid kapacitetstilldelningen tillåts pröva och genom prioriteringskriterier fastställa tidsmässiga förändringar av ÖstgötaTrafikens busstrafik. Vi har dock förutsatt att ingen trafikorganisation önskar att Trafikverket beslutar om ändringar i busstrafikens tidtabeller. Vi hänvisar därför trafikorganisationer som önskar styra tågtider efter busstrafiken att ange tidigaste avgångstid eller senaste ankomsttid för tågtrafiken på aktuella platser.*

*Det är oklart vilka samhällsekonomiska skäl ÖstgötaTrafiken vill åberopa för att hävda samma prioritet för tåg under de lågtrafikerade delarna av dygnet som under högtrafik. Likaledes är det oklart hur ÖstgötaTrafiken önskar få tillgång till tågläge under längre tid än ett år inom ramen för gällande lagstiftning.*

#### **4.4.3.2 ANVÄNDNING AV PRIORITERINGSKRITERIER I TILLDELNINGSPROCESSEN – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

På allt större delar av de mest trafikerade linjerna tillkommer trafik med lägre genomsnittshastighet och uppehåll vid nyinrättade mellanliggande lokaltågsstationer. Detta förhållande konsumerar ytterligare linjekapacitet. I vissa lägen skulle ett eller ett fåtal slopade mellanliggande uppehåll i särskilt kapacitetsansträngda avsnitt kunna underlätta kapacitetstilldelningen. SJ vill därför initiera att Trafikverket vid kapacitetsbristsituationer studerar denna frågeställning närmare i syfte att sätta ett värde på att slopa mellanliggande

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

uppehåll för att därigenom skapa ytterligare möjlighet att lösa problem i tilldelningsprocessen av taglägeskapacitet.

*Trafikverkets kommentar:*

*Det är korrekt att denna fråga bör kunna prövas och därmed bör den samhällsekonomiska modell som används även innehålla den samhällsekonomiska konsekvensen av ett sådant tilldelningsalternativ. För närvarande finns inga planer i verksamheten att utreda frågan men så fort resurser finns för ändamålet bör detta klargöras.*

#### **4.4.4 RAMAVTALENS PÅVERKAN PÅ TILLDELNINGSPROCESSEN – YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Särskilda ramavtal mellan järnvägsföretagen och annan part, vilket fastställer trafikvillkor även på detaljerad nivå, kan förekomma.

*Trafikverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

#### **4.5 TILLDELNING AV KAPACITET FÖR UNDERHÅLLSARBETEN OCH ANDRA BANARBETEN – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

Processen för att hantera banarbeten (utöver PSB) är inte optimal. Trafikverket presenterar sitt behov i mitten av april. Den enda formella möjligheten för järnvägsföretagen att kommentera dessa är i början av augusti då synpunkter på tågplanen ska in till Trafikverket. Att då komma med synpunkter på banarbetena är oftast för sent och Trafikverket hinner inte hantera detta. Många av synpunkterna handlar också om otydligheter i Trafikverkets behov, då dessa håller en minst sagt skiftande kvalitet, och inför det formella samrådet bör sådant redan vara hanterat. I praktiken har det därför skett informella samråd om banarbetena under maj-juni, men det vore önskvärt att detta formaliserades.

*Trafikverkets kommentar:*

*Banarbeten ingår i processen för tilldelning av kapacitet och måste därmed följa de steg som processen föreskriver. Trafikverket presenterar dock redan i mars vårt preliminära behov av övriga banarbeten och från och med då ges möjligheten att komma med synpunkter. Under maj och juni bjuder vi in till arbetsmöten där banarbeten kan diskuteras och eventuella otydligheter kan hanteras.*

#### **4.8.2 OPERATIVA REGLER – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Vi konstaterar som vi gjort ett antal år att Trafikverket prioriteringskriterier saknar reellt värde, de följs inte av någon. Behovet av nya fungerande prioriteringskriterier är minst sagt uppenbart.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

Det är otillfredsställande att Trafikverket ännu inte har utarbetat några fungerande regler för operativ hantering utan istället gömmer sig bakom "tåg i rätt tid har företräde" kryddat med tre fulla stycken med undantagsfall. Som Banverket väl känner till så fungerar "aldrig" regeln i de fall ett sent resandetåg har en konflikt med ett rätttidigt godståg, regeln är då att resandetåget "alltid" hålls fram.

Vi hoppas att Trafikverket snart tar till sig av kritiken från tidigare Järnvägsstyrelsen och utarbetar regler med samhällsekonomisk effektivitet som ledstjärna. Under tiden önskar vi få en redovisning hur regeln "tåg i rätt tid har företräde" följs med avseende på olika JF. Vi har tidigare år gett Trafikverket en redovisning hur ni själva följer era egna regler, vi önskar nu att ni själva tar fram en redovisning över utfallet.

#### *Trafikverkets kommentar:*

I framtagandet av tågplanen tillämpar Trafikverket prioriteringskriterier baserade på samhällsekonomisk effektivitet. Green Cargo har rätt i att inga förändrade regler för operativ prioritering införs 2012. Det ska understrykas att operativa regler inte har något samband med eller formell koppling till prioriteringskriterierna. Däremot har Green Cargo fog för sin kritik att prioriteringskriterierna riskerar att i viss omfattning undergrävas i det operativa genomförandet, eftersom högt prioriterade tåg vid tilldelningen inte får motsvarande behandling operativt. Det är en resursfråga att ta hand om detta problem.

Trafikverket följer den operativa regeln "tåg i rätt tid har företräde". När störningar uppstår gör vi en bedömning av vilken lösning som är lämpligast utifrån helheten i trafiksituationen, vilket innebär att det inte alltid är det tåg som är i rätt tid som har företräde. Vi har i JNB kapitel 4.8 lagt till en text hur vi prioriterar vid krissituationer:

Vid krissituationer har Trafikverket rätt att övergå från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten tas utifrån samhällsnytta och samhällsfunktion.

#### ***Yttranden och kommentarer om kapitel 5:***

##### **5.3.7.2 TILLTRÄDE TILL SPÅRKAPACITET FÖR LÅNGTIDSUPPSTÄLLNING -YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Ansökan om spårkapacitet för långtidsuppställning bör ske på samma sätt som spårkapacitet för uppställning, d.v.s. via er webbansökan.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Av texten i avsnitt 5.3.7.2 framgår att tjänsten Långtidsuppställning omfattar uppställning av fordon på "spår med låg underhållsnivå, som kan tas i bruk endast efter en i förväg överenskommen tidsfrist". Detta motiverar en dialog mellan Trafikverket och kund, där Trafikverket är den som utifrån behov och tillgång, föreslår lämpliga platser och spår för långtidsuppställning. Av denna



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*anledning inkluderas beställning av Långtidsuppställning, åtminstone inte initialt, i webbansökan.*

*För att förenkla beställning av långtidsuppställning har Green Cargos synpunkt beaktats i så mening att texten i JNB:n ändras, så att önskemål om kapacitet för långtidsuppställning framställs direkt till den enhet på Trafikverket som hanterar beställning och tilldelning av kapacitet, via de adresser som framgår av bilaga 1.1, och inte som tidigare via Kundenservice Järnväg. Justering av texter har gjorts i avsnitt 4.3 och 5.3.7.2 samt bilaga 1.1.*

#### **5.4.1 TILLHANDAHÅLLANDE AV DRIVMOTORSTRÖM – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

I avsnittets sjätte stycke anges en prissäkringsstrategi för terminssäkring av el. Historiskt har utfallet av denna varit gynnsamt för järnvägsföretagen och systemet innebär samordningsfördelar för el-användarna. Den beskrivna prissäkringsstrategin är dock inte helt aktuell, utan vissa justeringar har gjorts av Trafikverket efter samråd i Kraftgruppen (det samarbetsorgan som Trafikverket, Trafik Upphandling, har med järnvägsföretagen avseende eliköp). Stycket bör således uppdateras med den aktuella strategin som fastställts år 2009.

SJ har tidigare efterfrågat de skriftliga villkor som gäller för Trafikverkets tillhandahållande av elmätare med timupplösning för installation i fordon. I remissutgåvan till JNB 2012 kan vi konstatera att referens till sådana villkor fortfarande saknas. Vi önskar därför att JNB 2012 kompletteras med detta.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vad gäller prissäkringsstrategin som beskrivs i JNB så är det den strategin som Trafikverket har och som är beslutad av GD, medan strategin som SJ beskriver är den strategin som vi använder oss av och som beslutats av kraftgruppen och denna är underordnad Trafikverkets strategi och kan dessutom ändras av kraftgruppen som träffas en gång per månad. Av denna anledning anser Trafikverket att den beskrivning som finns i JNB skall stå kvar.*

*De skriftliga villkor som SJ efterlyser finns framtagna men i skrivande stund finns inget dokumentnummer el dyl att hänvisa till. Dokumentet är klart och överlämnat till den funktion inom Trafikverket som hanterar officiella trafikverksdokument.*

#### **5.4.4.1 TÅGBILDNINGSTJÄNSTER PÅ HALLSBERGS RANGERBANGÅRD-YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Uppgifterna är obsoleta och stryks ur JNB 2012.

*Trafikverkets kommentar:*

*Följande information har infogats i avsnitt 5.4.4; "Efter dialog med Transportstyrelsen pågår en omprövning av innehållet i tåg bildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård." Med anledning härav utgår tills vidare samtliga*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*texter i samrådsutgåvan med koppling till erbjudande om tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård.*

#### **5.4.5.1 TRANSPORTVILLKOR OCH TRANSPORTTILLSTÅND FÖR SPECIALTRANSPORT – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Nytt IT stöd, Nya rutiner o avgifter. Vår åsikt är så mycket nytt fodrar en bra information/utbildning från Trafikverket till oss berörda. Skall vi sedan höja avgifter 20% för just dessa nyheter tycker vi att det är helt fel.

*Trafikverkets kommentar:*

*Införandet av nytt IT-stöd, nya rutiner samt förändrade avgifter för transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter kommer att föregås av avvikelsemeddelande till JNB, enligt gängse rutiner. Detta inkluderar samråd med berörda parter i tillämpliga delar. Likaså kommer relevant information/utbildning att tillhandahållas berörda.*

*Vad avser avgifterna har fördjupade kostnadsanalyser för verksamheten visat att verkets självkostnad är betydligt högre än vad tidigare bedömningar gjort gällande. Trafikverket anser att avgifterna bör motsvara den självkostnad som verket har för verksamheten. För att ge marknaden rimliga möjligheter att anpassa sig till de högre avgifterna väljer Trafikverket att inte höja avgiften i ett steg, utan att istället gradvis anpassa avgifterna till rätt nivåer. Den nu aviserade höjningen ska ses som ett första steg i denna riktning.*

#### **YTTRANDET OCH KOMMENTARER OM KAPITEL 6:**

#### **6 AVGIFTER - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB**

Den föreslagna höjningen av banavgifter är orimligt stor. En redan svag lönsamhet försämras, våra möjligheter att kompensera oss på ökade kostnader är små. Det blir kunderna som får bära de kostnader Trafikverket ålägger oss vilket försämrar branschens konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Modellen för uttag av avgifter skapar ett A, B- och C-nät i Sverige.

Högekostnadsnätet blir givetvis prioriterat vad det gäller underhåll och operativ drift. Felavhjälpning går fortare och resurser allokeras till i första hand detta linjenät. Övriga dör sotsdöden.

För operatören är skadan densamma, oavsett på vilket banavsnitt otillgängligheten inträffar, med ett synsätt orienterat ut mot användarna istället för in i den egna organisationen skulle ge en annan utformning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förutsättningar har förändrats, dels har marknaden för persontrafik på järnväg öppnats upp för konkurrens dels förväntas Trafikverket*

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*att finansiera verksamheten med ökade avgifter. Trafikverket prioriterar redan idag underhållsinsatser utifrån järnvägsnätets beskaffenhet och vilken betydelse som olika delar av järnvägsnätet har för transportförsörjningen. Trafikverket bedömer att med de förändrade omvärldsförutsättningarna så måste verket möta marknaden på ett delvis nytt sätt, med mer utvecklade tjänster till differentierade priser.*

*Trafikverket har påbörjat ett analysarbete som innebär att verket kommer att analysera de framtida avgiftsförändringarna för hela planperioden 2010 – 21 (nationell plan för transportsystemet) utifrån ett vidare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden. Svenska Tågkompaniets synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## **6 AVGIFTER - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Green Cargo är fortsatt bekymrad över de kontinuerliga banavgiftshöjningar som Trafikverket levererar vid varje ny Tågplan så även till 2012. Vi vill att Trafikverket beaktar den revidering av första järnvägspaketet som i skrivande stund genomförs. EU-kommissionen har pekat ut tre huvudsakliga problemområden inom järnvägsmarknaden. Det första problemområdet pekar på de för järnvägsföretagen höga och ökande kostnaderna. Vi vill att Trafikverket utvärderar nivåhöjningarna även ur den aspekten. Till saken hör även att konkurrerande transportslag, huvudsakligen lastbilar, inte drabbas av liknande pålagor.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har förståelse för att man i branschen är bekymrad av de avgiftsförändringar som sker. Trafikverket har påbörjat ett analysarbete som innebär att verket kommer att analysera de framtida avgiftsförändringarna för hela planperioden 2010 – 21 (nationell plan för transportsystemet) utifrån ett vidare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden.*

*Trafikverket följer processen med översyn av järnvägslagstiftningen på EU-nivå. De förändringar som överenskomms kommer att föras in i nationell lagstiftning. Trafikverket kommer att vidta de förändringar som behövs utifrån den lagstiftning som beslutas. Green Cargos synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## 6 AVGIFTER – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB

*Avgifter.....*

CargoNet är mycket orolig över att det administrativa arbetet (JF) ökar med alla olika avgifter/straffavgifter /kvaliteavgifter m.m

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket ser behov av att verkets prissättning för olika tjänster utvecklas. Trafikverket har full förståelse för CargoNets oro för ökad administration. Trafikverkets ambition är att genomföra nödvändiga förändringar utan en ökad administrativ börda för berörda aktörer. Trafikverket inför bl.a. ett nytt faktureringsystem som förhoppningsvis kommer att innebära en rimlig administration för järnvägsföretag och trafikorganisatörer. CargoNets synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## 6 AVGIFTER – YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

A-Train ser med oro på de ständigt ökade avgifterna. Avgifterna har höjts avsevärt de senaste tågplaneprioderna, så också till 2012. Här vill vi att Trafikverket grundligt utvärderar och redovisar vad dessa kostnadsökningar innebär, både vad beträffar konsekvenserna för järnvägssektorn och hur dessa medel återfördelas i verksamheten.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har förståelse för att man i branschen är bekymrad av de avgiftsförändringar som sker. Trafikverket har påbörjat ett analysarbete som innebär att verket kommer att analysera de framtida avgiftsförändringarna för hela planperioden 2010 – 21 (nationell plan för transportsystemet) utifrån ett vidare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden.*

*Regeringen beslutade i mars 2010 om nationell plan för transportsystemet. Av beslutet framgår på en övergripande nivå vilken omfattning som planen har samt hur de planerade åtgärderna ska finansieras. A-Train AB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## 6 AVGIFTER – YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

Kap.6: Avgifter:

Trafikverkets aviserade höjning av taglägesavgifter (bl.a. på SSB) måste i vår mening gå direkt tillbaka i form av ökade insatser för förbättrad banhållning mm.

*Trafikverkets kommentar:*

*Regeringen har i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet på en övergripande nivå bestämt vilka åtgärder som ska vidtas under planperioden samt hur det ska finansieras. De avgifter som Trafikverket tar ut används för att*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*finansiera banhållningsåtgärder, såväl drift och underhåll som investeringsåtgärder. Östgotatrafikens synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## **6 AVGIFTER – YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD, UTÖKAT SAMRÅD**

Näringslivets Transportråd anser att Trafikverket ska genomföra en heltäckande konsekvensanalys av effekterna av en fördubbling av banavgifterna till år 2013 liksom fortsatta höjningar under hela planperioden 2010-2021 före implementering. Konsekvensanalysen bör ske i samarbete med berörda aktörer inkluderande transportköpare och transportföretag inklusive speditörer.

Den effektbeskrivning som tidigare gjorts av Banverket är inte tillräcklig. Effekter av de samlade höjningarna av olika avgifter för näringslivets konkurrenskraft och antagna miljö- och klimatmål måste inkluderas.

En samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet är en av de prioriterade åtgärderna i <sup>2</sup>Jönköpingsdeklarationen<sup>2</sup> som den 25 augusti i år undertecknades av företrädare för bland annat transportföretag, varuägare samt fordonsindustrin och offentliga aktörer.

Mötet anordnades av Näringsdepartementet och regeringens Logistikforum. Företrädare för Trafikverket på hög nivå deltog i detta möte.

Frågan om en fördubbling av banavgifterna till år 2013 och därefter fortsatta höjningar under hela planperioden 2010-2021 måste sättas in i detta bredare sammanhang om effekterna för den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga och näringslivets konkurrenskraft.

Översynen är en del av det offentliga åtagandet i Jönköpingsdeklarationen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har påbörjat en kompletterande och mer trafikslagsövergripande konsekvensanalys av de avgiftsförändringar som följer av regeringens beslut om nationell plan för transportsystemet 2010 – 21, något som bl.a. Näringslivets Transportråd efterfrågar i sitt samrådssvar. Resultatet av denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden.*

*I Jönköpingsdeklarationen har staten och näringslivet kommit överens om viktiga åtgärder i en handlingsplan, bl.a. ingår att en samlad översyn ska göras av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka konkurrenskraften. Trafikverket har i dagsläget inte fått något uppdrag att genomföra en sådan översyn.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## 6.1 AVGIFTSPRINCIPER – YTTRANDE FRÅN SJ AB

Järnvägen som system har tappat i förtroende hos resenärerna p g a kvalitetsbrister av olika slag – inte minst under den gångna vintern - och det finns ett gemensamt behov att återställa detta förtroende. En välfungerande järnvägsinfrastruktur är centralt i detta arbete och de infrastrukturavgifter operatörerna erlägger måste återföras till järnvägssystemet.

SJ noterar att det pågår utredningar inom Trafikverket avseende förändrade banavgifter och införandet av olika brukaravgifter samt att man avser att återkomma med förslag och särskilda samråd i dessa delar. Vidare avser Trafikverket att återkomma i det fall ytterligare EU-lagstiftning implementeras som påverkar förutsättningarna för JNB 2012. Ett samrådsförfarande kring den praktiska tillämpningen av detta förutsätts ske i god tid även i denna del.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har förståelse för att man i branschen är bekymrad av de avgiftsförändringar som sker. Trafikverket har påbörjat ett analysarbete som innebär att verket kommer att analysera de framtida avgiftsförändringarna för hela planperioden 2010 – 21 (nationell plan för transportsystemet) utifrån ett vidare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Denna analys kommer att ligga till grund för framtida ställningstaganden.*

*Trafikverket följer processen med översyn av järnvägslagstiftningen på EU-nivå. De förändringar som överenskomms kommer att föras in i nationell lagstiftning. Trafikverket kommer att vidta de förändringar som behövs utifrån den lagstiftning som beslutas.*

*Riksdagen beslutade om proposition 2010/11:25 Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet i mitten av december 2010. Beslutet innebär att den som är ansvarig för avvikelser i förhållande till tågplan och trafikeringsavtal från och med tågplan 2012 ska betala kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar för närvarande den modell för kvalitetsavgifter som ska gälla för trafik på statens järnvägsnät som förvaltas av verket i dialog med branschen. Ett förslag har remissbehandlats och Trafikverket analyserar för närvarande de synpunkter som inkommit.*

### 6.1.1.1 TÅGLÄGESAVGIFT OCH 6.3.1.1 TÅGLÄGESAVGIFTER – YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB

Trafikverket föreslår att även resterande sträckor inom SL-området (till Bålsta och Nynäshamn) läggs i tåglägesavgift nivå hög. Detta kommer att innebära att ytterligare cirka sju miljoner kronor per år av Stockholms län ska skattefinansieras på ökade banavgifter. Grunden för att även inkludera dessa sträckor i Högnivånätet framgår inte. Trafikverket bör motivera varför trafik på vissa banor ska beläggas med högre avgifter än trafik på andra banor.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har för 2012 vidareutvecklat modellen för tåglägesavgifter och infört ytterligare en nivå samt gjort justeringar avseende vilka banor som ska tillhöra de olika nivåerna. Modellens nivåer baseras på ett stråktänkande utifrån ett nationellt perspektiv. Vid indelning av dessa klasser har bl.a. hänsyn tagits till antal tåg, störningskänslighet och banornas transportuppgift (efterfrågan). Trafikverket gör bedömningen att exempelvis sträckan Nynäshamn – Stockholm uppfyller kriterierna att tillhöra högnivånätet utifrån faktorer som transportuppgift, banornas prestanda och kvalitet. SL:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.

#### **6.1.1.1 TÅGLÄGESAVGIFT – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

De förändringar som föreslås av tåglägesavgifterna och indelningen i avgiftsklasserna hög, mellan och bas kan ur SJ:s synvinkel vara relevanta givet att resurser för att kvalitetssäkra infrastrukturen samtidigt avsätts i motsvarande grad för att motivera denna differentiering. SJ utgår från att höjda banavgifter i sin helhet går till ökade insatser för förbättrad banhållning, framför allt i form av förbättrad kvalitet och driftsäkerhet avseende de hårdast belastade delarna av järnvägsnätet.

*Trafikverkets kommentar:*

Regeringen har i samband med beslut om nationell plan för transportsystemet bestämt vilka åtgärder som ska vidtas under planperioden samt hur det ska finansieras. De avgifter som Trafikverket tar ut används för att finansiera banhållningsåtgärder, såväl drift och underhåll som investeringsåtgärder. SJ AB:s synpunkter föranleder ingen åtgärd från verkets sida.

#### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB, UTÖKAT SAMRÅD**

Green Cargo AB välkomnar en harmonisering av metod för uttag för banavgifter mellan alla tågslag, dvs även över Öresundsbron.

Förslaget med direkta avgiftsuttag i form av en passageavgift inte bara för godståg utan även för resandetåg och tjänstetåg går helt i linje med metodutvecklingen av banavgifterna i Sverige. Vi ser redan idag en tilltagande trängsel över bron och befärar ytterligare svårigheter att erhålla tåglägen när nu även persontrafiken avregleras i Sverige. Då är det positivt med passageavgifter som förhoppningsvis styr bort marginella tåg, inte minst tjänstetåg.

Green Cargo önskar förstås att avgiftsnivån skall vara samma för alla typer av tåg, i förslaget ligger avgifterna på 2 800 kr/godståg (oförändrat) medan resandetåg och tjänstetåg enbart skall erlägga 650 kr/tåg. Green Cargo undrar vilken grund Trafikverket har för att ta ut olika avgifter för de olika tågslagen? Som vi uppfattar

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

det är detta en avgift motsvarande tåglägesavgifter som syftar till att finansiera brobygget, inte spåravgifter i vilka man kanske skulle kunna hävda ökat slitage.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avtog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Den passageavgift som tas ut för den godstrafik som trafikerar järnvägsförbindelsen på Öresundsbron följer av det avtal som är tecknat mellan Danmarks och Sveriges regeringar.*

*Green Cargos synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSÉN YTTRANDE FRÅN TEKNISKA FÖRVALTNINGEN I ÖREBRO, UTÖKAT SAMRÅD**

Tekniska förvaltningen har inga synpunkter på utökat samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012.

*Trafikverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen åtgärd.*

#### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSÉN YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD, UTÖKAT SAMRÅD**

När det gäller det utökade samrådet från Trafikverket om avgifter på Öresundsbron instämmer Näringslivets Transportråd i remissyttrandet från Green Cargo.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avtog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Den passageavgift som tas ut för den godstrafik som trafikerar järnvägsförbindelsen på Öresundsbron följer av det avtal som är tecknat mellan Danmarks och Sveriges regeringar.*

*Näringslivets transportråds synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*



2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN/REGION SKÅNE, UTÖKAT SAMRÅD**

Förslaget i Trafikverkets samråd följer av regeringens budgetproposition i vilken tanken är att Öresundsbron avgiftsmässigt inte längre måste jämföras med all annan infrastruktur. Trafikverkets förslag innebär att banavgifterna för persontrafiken på Öresundsbron istället för att vara marginalkostnadsbaserade ändras till att följa järnvägslagens 7 kapitel 5 § och utgöra 650 kr per passage för att på sikt anpassas till den danska avgiftsnivån innebärande cirka 3000 kr per passage.

Enligt järnvägslagens 7 kapitel 5 § får infrastrukturförvaltaren, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats enligt huvudregeln.

Rimligheten av att använda denna modell för avgiftssättning måste starkt ifrågasättas. Det är inte så att högre avgifter skulle vara en förutsättning för att persontrafik på Öresundsbron skulle ha kommit till stånd. Det var tvärtom så att denna avgiftsmodell planerades men visade sig omöjlig att genomföra. Först när avgiftskonstruktionen ändrades så att Öresundsbron fick samma villkor som all annan infrastruktur och huvudmannskapet för den regionala tågtrafiken flyttades till Skånetrafiken/Region Skåne blev det möjligt att förverkliga denna tågtrafik. För Skånetrafikens/Region Skånes del var principen om att Öresundsbron skulle ha samma avgifter som annan infrastruktur en viktig del i den överenskommelse som träffades med Näringsdepartementet och en förutsättning för att acceptera att ta på sig huvudmannskapet.

Trafikverket menar att den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009, innebär att järnvägsmarknaden idag har förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen. Med järnvägsmarknaden skall förstås Skånetrafiken/Region Skåne, detta mot bakgrund av att 88 % av persontrafiken består av Öresundståg. Av ovanstående redogörelse framgår att den positiva resandeutvecklingen har mattats av, att konkurrenssituationen inte har förbättrats samt att Skånetrafikens/Region Skånes ekonomi inte har stärkts sedan år 2001 utan tvärtom försämrats.

Den kraftiga avgiftshöjning som föreslås kommer inte att kunna mötas med en taxehöjning utan att det får allvarliga konsekvenser för järnvägens och därmed den samlade kollektivtrafikens konkurrenskraft, detta gäller redan i det steg

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

som planeras för år 2012 men naturligtvis än mer markant när avgifterna når den högre nivå som Trafikverket siktar mot.

Det känns inte heller rimligt att skära ner trafikutbudet så kraftigt som skulle behövas för att på så sätt möta den ökade kostnadsbelastningen.

Förslaget om införande av passageavgifter på Öresundsförbindelsen kan inte enbart ses som en avgiftsförändring. Den ändrade principen samt det faktum att avgiften föreslås höjas extremt mycket (inledningsvis med 1 700 % och på sikt med 8 200 %) innebär att förslaget kommer att få en långtgående inverkan på hela det trafiksystem som har byggts upp under 10 års tid. Förslaget hotar den integration och den gemensamma arbetsmarknad som har kunnat etableras, bl a eftersom Öresundsbron betraktades som en del av den svenska infrastrukturen och avgiftsattes utifrån detta. Förslaget borde därför remitterats till fler berörda intressenter såsom exempelvis Malmö kommun och Öresundskomiteen.

Trafikverket menar att passageavgiften skall hamna på en nivå jämförbar med såväl de danska broavgifterna som de avgifter som idag finns för godstrafik. De avgifter som finns på dansk sida utgör ingen relevant jämförelse eftersom förutsättningarna är helt olika, i varje fall när det gäller Öresundstågstrafiken. På dansk sida betalar en del av staten till en annan del av staten vilket gör att denna avgiftsnivå rimligen inte kan göras normerande för vad som skall gälla på svensk sida där istället regionen betalar till staten. Inte heller jämförelsen med godstrafiken är relevant eftersom trafiksystemen är väsensskilda liksom den belastning på infrastrukturen de för med sig. Om Trafikverket önskar gå tillbaka till de avgiftsdiskussioner som fördes i början på 1990-talet skulle detta i så fall innebära ett ökat uttag av godstrafiken eftersom det var godstrafiken som gjorde störst kostnadsbesparing till följd av att Öresundsbron kom till.

Förslaget innebär en mycket kraftig överflyttning av kostnader från statlig till regional nivå. Ett förslag med så genomgripande konsekvenser borde ha åtföljts av någon form av analys där de åsikter som förs fram kunde utvecklas och motiveras. Trafikverket anger att man söker en "rimlig avgiftsnivå" utan att ange vad som definierar rimligheten.

***Trafikverkets kommentar:***

***Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.***

***Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avtog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.***

***Skånetrafikens synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.***

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN SJ AB, UTÖKAT SAMRÅD**

SJ avger härmed följande yttrande med anledning av Trafikverkets samrådsunderlag för utökad samråd avseende JNB 2012.

Trafikverket föreslår i samrådsunderlaget på regeringens uppdrag att avgiftssättningen för den svenska delen av järnvägsförbindelsen via Öresundsbron ändras. Förändringarna innebär ett införande av en passageavgift för persontrafik och tjänstetåg motsvarande 650 kr per passage. Trafikverket anger att det därigenom blir en mera likartad avgiftssättning mellan Sverige och Danmark samt mellan person- respektive godstrafik.

I sin kommentar till förslaget konstaterar Trafikverket att järnvägens marknadsförutsättningar ändrats i en positiv riktning och att det därmed finns förmåga att betala höjda avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron.

SJ beräknar att de nya avgifterna kommer att innebära direkta kostnadsökningar på ca 6 MSEK på helår beräknat på den trafik SJ f n bedriver via Öresundsbron. De ökade kostnaderna kommer att behöva tas ut på biljettpriserna för resor som berör Öresundsbron, för att inte påverka övrig trafik negativt.

SJ noterar att förslaget om avgiftshöjningar inte innehåller nya åtaganden från Trafikverkets sida att genomföra några kvalitetssäkrande eller kapacitetsförstärkande åtgärder. Det är därför särskilt angeläget att Trafikverket är uppmärksam på den kommersiella trafikens förutsättningar att erhålla kvalitetssäkrade och attraktiva tåglägen via Öresundsbron i förhållande till den trafik som organiseras av det allmänna, där de ökade avgifterna kan finansieras via skattebetalarna och därmed inte på samma sätt få en styreffekt på trafikomfattningen eller prisnivån mot kunderna i den trafiken.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avslog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*SJ:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSKOMITEEN, UTÖKAT SAMRÅD**

Öresundskomiteen har tagit del av Trafikverkets förslag att förändra vissa avgiftsvillkor för trafik på den fasta förbindelsen över Öresund och vill härmed avge följande yttrande.

Öresundskomiteen är starkt kritiskt till förslaget och menar att konsekvenserna i dess förlängning utgör ett allvarligt hot mot hela Öresundsintegrationen.

De föreslagna förändringarna skulle chockhöja Skånetrafikens/Region Skånes banavgifter vilket i sin tur skulle drabba de tågburna Öresundspendlarna starkt negativt genom kraftigt höjda priser. Enligt Skånetrafikens/Region Skånes beräkningar skulle konsekvenserna av ett genomförande av Trafikverkets förslag för år 2012 innebära en prishöjning för Öresundspendlare på 7 procent och att resandevolymen skulle minska med 3 procent. Skulle Trafikverkets mer långsiktiga förslag genomföras skulle det kräva en prisökning med 40 procent och minska resandevolymen med 16 procent.

Konsekvenserna dels i form av kraftigt höjda priser och dels i form av minskat nyttjande av den spårbundna kollektivtrafiken till förmån för biltrafiken är allvarliga. Konsekvenserna går stick i stäv med Öresundsregionens mycket stora ambitioner om att skapa en gemensam arbetsmarknad där den spårbundna kollektivtrafiken utgör en mycket viktig grund.

Redan i avtalet från 1991 om en fast förbindelse över Öresund talades det om att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna och att avgifterna skulle utformas med detta i beaktande. Särskilt mot bakgrund av att tågtrafiken på Öresundsbron adderades in i broprojektet efter starka protester mot att förbindelsen i ett första skede endast var en bilförbindelse. Trafikverkets nya förslag är därför ett dråpslag mot detta ursprungliga syfte med den fasta förbindelsen över Öresund.

Öresundsbron i sig har varit en avgörande del i den positiva utvecklingen i Öresundsregionen. Den senaste tioårsperioden har Öresundsregionen haft en mycket stark ekonomisk tillväxt och svarar idag för 26 procent av Danmarks och Sveriges samlade BNP. Folkmängden i Öresundsregionen är idag ca 3,7 miljoner invånare men förväntas öka kraftigt de närmaste tio åren. Cirka 20 000 pendlar dagligen mellan bostad och arbete över Öresund och sedan Öresundsbron öppnade år 2000 har pendlingen mer än femdubblats. Totalt rör sig mer än 90 000 personer över Öresund varje dag. Även arbetspendlingen över Öresund har ökat mycket kraftigt. Prognoser visar att pendlingen kommer

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

fördubblas de kommande 15 åren. Flyttströmmarna över Öresund har ökat kraftigt sedan år 2000. Etableringen av Öresundsbron har med andra ord inneburit en regionförstoring som bidragit till såväl ökad tillväxt som ökad sysselsättning. Bara i Malmö kommun arbetar 8 procent av invånarna mellan 16-24 år (2200 personer) på den danska sidan. Utan tillgång till den danska arbetsmarknaden hade ungdomsarbetslösheten i Sverige varit avsevärt högre. Denna utvidgade arbetsmarknad, som är till stor gagn för såväl den svenska som danska tillväxten, riskeras genom de föreslagna chockhöjningarna för den spårbundna kollektivtrafiken över Öresundsbron.

Det integrerade tågsystemet – Öreundståg - som täcker stora delar av södra Sverige riskerar dessutom gå i graven eftersom förslaget från Trafikverket skulle innebära så genomgripande förändringar. Öresundskomiteen lanserade i maj 2010 den första regionala utvecklingsstrategin någonsin för Öresundsregionen (ÖRUS). I denna pekas en vision ut om att Öresundsregionen år 2020 ska vara Europas mest attraktiva och klimatsmarta region för medborgare, näringsliv och besökare tack vare ett effektivt utnyttjande av integrationen och den gränsregionala dynamiken. Strategin pekar ut insatsområden för att stärka utvecklingen inom forskning och innovation (där European Spallation Sourceanläggningen i Lund och Köpenhamn är en bärande del), inom kultur och evenemangsområdet, och för att stärka den gemensamma arbetsmarknaden samt inte minst att den gemensamma infrastrukturen möjliggör denna utveckling mot en grön tillväxt. Denna gemensamma målsättning om att skapa en gemensam stark Öresundsregion, till nytta för både Sverige och Danmark som nationer, manifesterades även utav den gemensamma ministerdeklarationen ”Öresund – en region i utveckling” som presenterades i Malmö den 15 juni i år.

Med dessa ambitioner i åtanke ter sig Trafikverkets förslag som helt felriktat och kommer att få starkt negativa effekter på Öresundsintegrationen och dess högt ställda målsättningar kring sysselsättning och klimatvänlig samhällsutveckling.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avsåg regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Öresundskomiteen:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB, UTÖKAT SAMRÅD**

Först och främst vill vi nämna att vi välkomnar förenklingar av avgiftstrukturen för passage av den svenska delen av Öresundsförbindelsen och att vi även välkomnar en harmonisering av avgiftsnivåerna mellan person- och godstrafik, vilket vi anser har stor betydelse för att styra mot ett effektivt kapacitetsutnyttjande av infrastrukturen. Med tågbaseerade avgifter ges incitament för att köra längre och tyngre tåg, med fler resenärer eller mera gods ombord per tåg, något som bidrar till att frigöra tåglägen då färre tåg kan utföra samma mängd transportarbete.

Vi anser dock att en avgift på 650 SEK per persontåg och tjänstetåg inte är väl balanserad gentemot godstrafikens avgiftsnivå, vidare att en redovisning saknas över hur en stegvis avgiftshöjning är tänkt att genomföras. Med tanke på att persontrafiken normalt ges prioritet såväl vid tidtabellskonstruktion som i det operativa genomförandet anser vi inte att en lägre avgiftsnivå är logisk. Istället skulle vi gärna se att avgiftshöjningarna för persontrafiken till viss del även utnyttjas för att möjliggöra en sänkning av passageavgiften för godstrafik.

Vi blir istället bekymrade över skrivningen i samrådsunderlaget att "Passageavgiften bör inom några år ligga på samma nivå som gäller för trafikering av den danska delen av järnvägsförbindelsen på Öresundsbron" då det inte framgår klart om detta även avser godståg. Den danska passageavgiften för godståg kommer enligt Trafikstyrelsens *udkast til bekendtgørelse om cendring af bekendtgørelse for baneafgifter og for miljøtilskud til godstransport påjernbanefor 2011* att uppgå till 2.482,01 DKK per tåg. Omräknat till svenska kronor motsvarar detta med en kurs SEK/DKK på 1,25 drygt 3.100 SEK per passage, vilket skulle innebära en avgiftshöjning på nästan 11 % jämfört med dagens nivå. Då alla pålagor av denna typ minskar järnvägens konkurrensförmåga gentemot andra trafikslag skulle följderna kunna bli att en större andel gods istället transporteras med bil eller båt. När det gäller tjänstetåg ber vi Er notera att dessa i Danmark, inkl. dansk del av den fasta Öresundsförbindelsen, f.n. är befriade från kilometeravgifter och broavgifter.

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

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del. Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avtog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Hector Rail:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSÉN YTTRANDE FRÅN DB SCHENKER RAIL SCANDINAVIA A/S, UTÖKAT SAMRÅD**

DB Schenker Rail Scandinavia A/S (OBS R) har med interesse læst Samrådsunderlaget til det "utøkat samråd jernvægsnætsbeskrivningen (JNB) 2012".

Med liberaliseringen af både gods- og persontrafik i *Sverige* og *over* Öresundsbroen forventes der at blive større trengsel ved passage af Öresundsbroen. Allerede i dag ses det at *vaere* vanskeligt at få kapacitet på visse tidspunkter i døgnet til at krydse broen. Derfor er det vigtigt at give et incitament til at sikre, at der ikke bestilles unødvendig kapacitet, således at der tages plads op for vigtige tog.

Idet afgifterne for passage af Öresundsbroen ikke er begrundet i en forskel i de variable omkostninger eller en forskel på hvordan Danmark og Sverige finansierer broen, ønsker DBSR at afgifterne i de to lande udtages på samme måde. DBSR foreslår derfor, at tjenestetog/tomme lokomotiver göres gratis, og at der udtages en afgift for passagertog på linje med den måde, den danske stat udtager afgifterne for tiden .

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

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avskog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*DB Schenker Rail:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSÉN YTTRANDE FRÅN SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN, UTÖKAT SAMRÅD**

Handelskammaren vill påtala att den formella processen kring ärendet har stora brister. Det är anmärkningsvärt att antalet remissinstanser har varit så begränsat och att berörda parter som bl a Handelskammaren och Öresundskomiteen inte har delgivits remissen. Detta i kombination med den extremt korta remisstiden (14 dagar) är också anledningen till att Handelskammarens yttrande inkommer

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

en dag för sent. Den här typen av förfarande skadar förtroendet för myndigheten. Den föreslagna förändringen av prissättningen för tågtrafiken över Öresundsbron kommer med hög sannolikhet att ge allvarligt negativa effekter för resandet över Öresund och integrationen mellan Själland och Skåne. Därmed riskeras hela avsikten med Öresundsbron, att skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad över sundet. Enligt målsättningen med Öresundsbron är det naturligt att betrakta förbindelsen som en del av det svenska järnvägsnätet. Den föreslagna prismodellen leder bort från denna ambition och förstärker det felaktiga synsättet att det inomregionala resandet i Öresundsregionen är annorlunda än annat resande inom Sverige. Det är också högst osäkert om Sverige kan göra ett så här stort avsteg från det svensk-danska broavtalet. Det är moraliskt fel och juridiskt tveksamt. Hänvisningen till den danska prisstrukturen är irrelevant, eftersom det danska finansieringssystemet för järnvägen och operationen av den samma ser annorlunda ut jämfört med i Sverige. Vidare är det mycket olyckligt att belasta personresor med högre priser, eftersom det är denna trafik som dels har störst betydelse för integrationen, dels saknar möjligheter att t ex fördela kostnadsökningen på en större godsmängd eller dela den med kunden. Passageavgiften skall enligt förslaget baseras på "grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturobjekt". Handelskammaren noterar att man härmed vill frångå den vedertagna marginalkostnadsprincipen, en princip som bedöms ge bästa samhällsekonomiska utfall. Det är dessutom ett ytterst tveksamt förhållningssätt av andra orsaker. Investeringskostnaden för Öresundsbron och landanslutningar (samt de specifika driftskostnaderna) bedöms vara betalda inom ca 30 år. Därefter kvarstår endast driftskostnader, vilket återigen motiverar marginalkostnadspris. Nuvarande prissättning, där trafiken belastas med samma avgift som på det övriga svenska trafiknätet, framstår som rimlig. Vidare är den samhällsekonomiska kostnaden för Öresundsbron negativ, det vill säga att bron genererar ett samhällsekonomiskt överskott. Om man kombinerar detta faktum med Trafikverkets grundval för passageavgiften borde avgiften vara noll. Motiveringen att ökningen av tågtrafiken över Öresund gör det möjligt att ta ut ett högre pris är ett märkligt resonemang. Anledningen till den starka utvecklingen är bl.a. att priset har uppfattats som acceptabelt för många resenärer. Handelskammaren menar att dagens pris snarare är för högt jämfört med resor inom respektive nation. Det skall påpekas att den fördubbling av kollektivresandet som har skett i Skåne det senaste decenniet i hög grad har varit driven av tågtrafiken över sundet, som bland annat har visat nya resenärer på tågtrafikens fördelar. Vinsterna tillfaller samhället i form av ökad tillgänglighet och reducerad miljöbelastning. Att belasta kollektivtrafiken med ytterligare pålagor torde vara kontraproduktivt på flera sätt, inte minst genom att den försvårar möjligheterna att nå branschens fördubblingsmål i Skåne. Avslutningsvis konstaterar Handelskammaren att Trafikverket inte anger några



2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

egentliga skäl för att höja priset. Därmed framstår förslaget som en helt omotiverad skatt på en trafik som genererar en mängd positiva effekter. Handelskammaren föreslår att nuvarande prismodell, där trafiken belastas med samma avgift som på det övriga svenska trafiknätet, behålls.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avslog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Handelskammarens synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN LUNDS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN, UTÖKAT SAMRÅD**

Lunds kommun har blivit uppmärksammas på ett samrådsunderlag från Trafikverket avseende järnvägsbeskrivning (JNB) 2012. Underlaget berör en väsentlig fråga, av betydelse för Lunds, Skånes och Öresundsregionens framtida utveckling. Frågan avser kostnader för passage med persontåg över Öresundsförbindelsen.

Trafikverkets förslag innebär att persontrafiken med tåg på Öresundsförbindelsen ska belastas med passageavgifter i stället för nuvarande marginalkostnadsbaserade avgifter.

Nivån på avgifter föreslås bli 650 kr per passage till att börja med för att på sikt uppgå till cirka 3000 kr per passage. Den föreslagna nivån skulle innebära en våldsam kostnadsökning för Skånetrafiken och detta redan i det första steget. Resultatet skulle få allvarliga konsekvenser vad gäller järnvägens konkurrenskraft. Den av Trafikverket föreslagna modellen är ett steg tillbaka från den utveckling mot interregional och internationell integration av boende, arbete och service som har byggts upp under tio års tid i Öresundsregionen och som har utvecklats in i kringliggande län.

Förslaget innebär en mycket kraftig övervältring av kostnader från statlig till regional nivå och samtidigt ett försvårande av uppbyggnad av ett långsiktigt hållbart tågtrafiksystem i Öresundsregionen – en region som exempelvis kommer att innehålla förverkligandet av internationellt viktiga forskningsanläggningar som Max IV och ESS. Dessa lokaliseringar bygger bland annat på väl fungerande kollektiva transportmedel som knyter ihop Köpenhamn - Copenhagen Airport Kastrup - Malmö – Lund.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

Lunds kommun får framföra allvarlig kritik mot förslaget. Lunds kommun ställer sig bakom det yttrande, som utarbetats av Region Skåne.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del.*

*Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avsåg regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Lunds kommuns synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN MALMÖ STAD KOMMUNSTYRELSEN, UTÖKAT SAMRÅD**

Malmö kommun har blivit uppmärksammat på ett samrådsunderlag från Trafikverket avseende järnvägsbeskrivning (JNB) 2012. Underlaget berör en väsentlig fråga av betydelse för Malmös, Skånes och Öresundsregionens framtida utveckling. Frågan avser kostnader för passage med persontåg över Öresundsförbindelsen. Trafikverkets förslag innebär att persontrafiken med tåg på Öresundsförbindelsen ska belastas med passageavgifter i stället för nuvarande marginalkostnadsbaserade avgifter. Nivån på avgifter föreslås i ett första steg bli 650 kr per passage för att på sikt uppgå till cirka 3000 kr per passage. Den föreslagna nivån skulle innebära en våldsam kostnadsökning för Skånetrafiken och detta redan i det första steget. Resultatet skulle få allvarliga konsekvenser vad gäller järnvägens konkurrenskraft. Den av Trafikverket föreslagna modellen är ett steg tillbaka från den utveckling mot interregional och internationell integration av boende, arbete och service som har byggts upp under tio års tid i Öresundsregionen och som har utvecklats in i kringliggande län.

Förslaget innebär en mycket kraftig övervältring av kostnader från statlig till regional nivå och samtidigt ett försvårande av uppbyggnad av ett långsiktigt hållbart tågtrafiksystem i Öresundsregionen - en region som exempelvis kommer att innehålla förverkligandet av internationellt viktiga forskningsanläggningar som Max IV och ESS. Dessa lokaliseringar bygger bland annat på väl fungerande kollektiva transportmedel som knyter ihop Köpenhamn - Copenhagen Airport Kastrup - Malmö - Lund.

Malmö kommun rar framföra allvarlig kritik mot förslaget. Malmö kommun ställer sig bakom det yttrande som utarbetats av Region Skåne.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del. *Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avslog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag.*

*Malmö kommuns synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.1.1.3 PASSAGEAVGIFT FÖR TRAFIK SOM PASSERAR ÖRESUNDSBROFÖRBINDELSEN YTTRANDE FRÅN VELLINGE KOMMUN MILJÖ- OCH STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN, UTÖKAT SAMRÅD**

Trafikverket har 2010-11-11 - 2010-11-25 remitterat rubricerade ärende till en relativt begränsad krets. Trafikverket har i avsikt att härigenom genomföra förändringar av passageavgifter för persontrafik på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron förutsatt att riksdagen, i enlighet med förslag i budgetproposition för 2010 (prop. 2010111: I), godkänner att tidigare gällande betalnings- och avgiftsvillkor för trafik på den fasta förbindelsen över Öresund upphör att gälla.

Förslaget innebär att persontrafiken på Öresundsbron istället för nuvarande marginalkostnadsbaserade avgift istället skulle belastas med passageavgift. Nivån på avgiften föreslås till en början till 650 kr per passage och på sikt öka till 3000 kr. Förslagen avgift skulle innebära att Skånetrafikens avgifter för persontåg på Öresundsbron skulle komma att öka från 2 mkr år 2011 till 36 mkr 2012 och på sikt upp till 165 mkr. Den av trafikverket föreslagna förändring skulle komma medföra en omfördelning av kostnader från staten till region och resenärer med kraftigt höjda biljettpreiser som en följd. Sammantaget kommer detta att försvåra eller förhindra övergång till ett långsiktigt hållbart transportsystem och integrationen i Öresundsregionen. Detta kan på sikt också påverka den ekonomiska utvecklingen och tillväxten i regionen negativt. Med anledning av remissen har Regionstyrelsen i Skåne och Öresundskomiteen inlämnat yttrande.

Kommunstyrelsen beslutar 2010-12-02 att i yttrande till riksdagens Trafikutskott och Trafikverket instämma i de synpunkter som framförts av Region Skåne och Öresundskomiteen och avstyrka förslaget.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förslag att föra in en passageavgift för persontrafik på den svenska delen av den fasta järnvägsförbindelsen över Öresund var villkorad med att riksdagen skulle godkänna regeringens förslag i budgetpropositionen i denna del. Riksdagen behandlade regeringens proposition i december 2010. Riksdagen avslog regeringens förslag avseende villkor för Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket har därför återkallat detta förslag. Vellinge kommuns synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### **6.1.1.4 OCH 6.3.1.4 PASSAGEAVGIFT I STOCKHOLM, GÖTEBORG– YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

En särskild passageavgift införs i T11 och är tänkt att tas ut för samtliga passager 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 2011 i praktiken blir en ren extra skatt på runt 8 Mkr årligen. För år 2012 ska denna avgift ökas med över 16 % vilket knappast kan motiveras med tanke på övrig prisutveckling i samhället.

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:*

*Trafikverkets förutsättningar har förändrats, dels har marknaden för persontrafik på järnväg öppnats upp för konkurrens, dels förväntas Trafikverket att finansiera verksamheten med ökade avgifter. Trafikverket bedömer att med de förändrade omvärldsförutsättningarna så måste verket möta marknaden på ett delvis nytt sätt, med mer utvecklade tjänster till differentierade priser. Trafikverket har för åren 2011-12 tagit ett första steg för att möta denna förändrade marknad. SL:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.1.1.4 OCH 6.3.1.4 PASSAGEAVGIFT I STOCKHOLM, GÖTEBORG– YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Det kan finnas fall då JF tack vare Trafikverkets banarbeten kommer in i tidpunkt som då är lika med avgifttid. Vad händer då?

*Trafikverkets kommentar:*

*Passageavgiften tas ut för tilldelad kapacitet. Om den kapacitet som tilldelas innebär att järnvägsföretag eller auktoriserad sökande får tid på spåret som omfattas av villkoren för passageavgift i Stockholm, Göteborg eller Malmö – ska man betala passageavgift. CargoNets synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## **6.2.5 UNDERLAG FÖR AVGIFTSBERÄKNING – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Man bör i första hand tillse att tillgängligheten i systemet fungerar innan man talar om straffavgifter

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket anser att de krav på uppgifter som anges i bilagan är av stor betydelse för en trafiksäker och effektiv tågdrift, vilket bl.a. även baseras på det faktum att Transportstyrelsen i samband med ett tidigare tillsynsärende påpekat kravet att Trafikverket ska ha tillräcklig information om den trafik som ska köras innan den startar. Tidigare erfarenheter från olyckor bl.a. i Norge visar att risken för olyckor och konsekvensen av dessa ökar dramatiskt när operativ driftledning inte har tillgång till viktiga uppgifter. Trafikverket nyttjar delar av dessa uppgifter för att säkerställa en rättvisande fakturering. Sammantaget gör Trafikverket den bedömningen att det är av stor vikt att de uppgifter som verket ställer krav på i bilagan behövs för att säkerställa en trafiksäker drift och trafik samt rättvisande fakturering. CargoNets synpunkter föranleder därför ingen åtgärd.*

*Trafikverkets ambition är att få tillgång till de uppgifter som behövs, inte att få ökade intäkter genom denna "straffavgift". Trafikverkets önskan är att järnvägsföretag och trafikorganisatörer lämnar den information som behövs och att verket slipper att ta ut en "straffavgift". CargoNets synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

## **6.3.1 MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER - YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

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. 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:*

*Trafikverket anser att de krav på uppgifter som anges i bilagan är av stor betydelse för en trafiksäker och effektiv tågdrift, vilket bl.a. även baseras på det faktum att Transportstyrelsen i samband med ett tidigare tillsynsärende påpekat kravet att Trafikverket ska ha tillräcklig information om den trafik som ska köras innan den startar. Tidigare erfarenheter från olyckor bl.a. i Norge visar att risken för olyckor och konsekvensen av dessa ökar dramatiskt när operativ driftledning inte har tillgång till viktiga uppgifter. Trafikverket nyttjar delar av dessa uppgifter för att säkerställa en rättvisande fakturering. Sammantaget gör Trafikverket den bedömningen att det är av stor vikt att de uppgifter som verket*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*ställer krav på i bilagan behövs för att säkerställa en trafiksäker drift och trafik samt rättvisande fakturering.*

*Trafikverkets ambition är att få tillgång till de uppgifter som behövs, inte att få ökade intäkter genom denna "straffavgift". Trafikverkets önskan är att järnvägsföretag och trafikorganisatörer lämnar den information som behövs och att verket slipper att ta ut en "straffavgift". SL:s synpunkter föranleder därför ingen åtgärd från verkets sida.*

### **6.3.1.1 TÅGLÄGESAVGIFTER - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Vi anser att sträckorna Flens Övre – Oxelösund, Halmstad – Landeryd, Torup – Hyltebruk, Älmhult – Olofström samt Malmö godsbangård - Kävlinge bör, p.g.a. det låga tågantalet, tillhöra basnivå.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har för 2012 vidareutvecklat modellen för tåglägesavgifter och infört ytterligare en nivå. Modellens nivåer baseras på ett stråktänkande utifrån ett nationellt perspektiv och där olika bandelar i möjligaste mån bör tillhöra samma nivå för att minimera den administrativa bördan i samband med avgiftsuttaget. Vid indelning av dessa klasser har bl.a. hänsyn tagits till antal tåg, störningskänslighet och banornas transportuppgift (efterfrågan). Trafikverket gör bedömningen att de sträckor som Green Cargo lyfter fram i sitt yttrande är av sådan betydelse, utifrån bl.a. transportuppgift, att dessa sträckor bör tillhöra mellannivå. Green Cargos synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.3.1.1 TÅGLÄGESAVGIFTER - YTTRANDE FRÅN MALMTRAFIK I KIRUNA AB**

Vi saknar bakgrundsbeskrivning och motiv till höjningen. Enligt förslaget hamnar Malmbanan på högnivå vilket ökar avgifterna med 750 %. Det anser vi är oacceptabelt.

En avgiftshöjning som inte motsvaras av ökad kvalitet eller effektivitet har enbart en negativ påverkan på vårt kostnadsläge och därmed konkurrenskraft.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har för 2012 vidareutvecklat modellen för tåglägesavgifter och infört ytterligare en nivå samt sett över vilka delar av järnvägsnätet som ska tillhöra olika nivåer. Modellens nivåer baseras på ett stråktänkande utifrån ett nationellt perspektiv och där olika bandelar i möjligaste mån bör tillhöra samma nivå för att minimera den administrativa bördan i samband med avgiftsuttaget. Vid indelning av dessa klasser har bl.a. hänsyn tagits till antal tåg, störningskänslighet och banornas transportuppgift (efterfrågan). Trafikverket*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*gör bedömningen att Malmbanan bör tillhöra högnivå. MTAB:s synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.3.2.6 UPPSTÄLLNING - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Avgiften 1 kr per påbörjad **timme** och påbörjat 100-tal meter spår riskerar, att bli en mycket tung post för godstrafiken som redan är under hård kostnadspress genom diverse pålagor varav man kan nämna rangeringsavgifterna i Hallsberg som en. Godstrafik bygger på omkoppling mellan olika tåg på bangårdar, omkopplingstiderna understiger mycket sällan en timme. Det gör alltså att i princip varenda vagn i exempelvis vagnslastsystemet kommer att belastas med parkeringsavgifter.

Om man skall göra en liknelse med persontrafiken så kan omkoppling liknas med en resenär som byter mellan två tåg på en station, väntetiden på kanske en halvtimme på plattformen motsvarar systemmässigt omkopplingstiden för vagnslast.

Trafikverket behöver fundera på syftet med parkeringsavgifter, vi köper självklart att dygnsvisa uppställningar på hårt belastade bangårdar skall stävas men vi måste vara försiktiga i iveren att åstadkomma detta.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets förutsättningar har förändrats, dels har marknaden för persontrafik på järnväg öppnats upp för konkurrens dels förväntas Trafikverket att finansiera verksamheten med ökade avgifter. Trafikverket bedömer att med de förändrade omvärldsförutsättningarna kan behovet och efterfrågan på kapacitet i olika delar av järnvägsnätet öka, varför det är viktigt att i möjligaste mån se till att all kapacitet används på ett effektivt sätt. Trafikverket anser att det är viktigt att kapacitet i noder inte upplevs som fria nyttigheter och verket har därför infört avgifter för uppställning (avgiften är dock endast 50 öre per timme och påbörjat 100-tal meter). Trafikverket är väl medvetet om de olika marknadssegmentens förutsättningar och kommer därför följa utvecklingen och vidta kompletterande analyser inför framtida avgiftsbeslut. Green Cargos synpunkter föranleder ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

### **6.3.4.2 TÅGBILDNINGSTJÄNSTER PÅ HALLSBERGS RANGERBANGÅRD - YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Uppgifterna är obsoleta och stryks ur JNB 2012.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket kommer att återkomma med verkets ställningstagande rörande rangeringsverksamheten vid Hallsbergs rangerbangård.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### **6.4 INCITAMENT FÖR HÖGRE KVALITET OCH 6.5 REDUKTION AV AVGIFTER FÖR VISS TRAFIK - YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

SL ser positivt på att delta i en kommande dialog kring incitament för högre kvalitet och incitament som stödjer ett effektivt utnyttjande av spårkapaciteten. Vi vill dock påpeka att ju senare utformningen av dessa incitament fastställs, ju mindre möjlighet har man att ta hänsyn till dessa incitament redan i tåglägesansökan. Det hade förstås varit att föredra att utformningen kunnat ingå i samrådet om JNB 2012. I och med att detta inte kunnat ske så är det angeläget att det snarast presenteras förslag som det går att ta ställning till.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har full förståelse för SL:s synpunkter. Riksdagen beslutade om proposition 2010/11:25 Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet i mitten av december 2010. Beslutet innebär att den som är ansvarig för avvikelser i förhållande till tågplan och trafikeringsavtal från och med tågplan 2012 ska betala kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar för närvarande den modell för kvalitetsavgifter som kommer att gälla på statens järnvägsnät i nära dialog med branschen. Ett förslag har remissbehandlats och Trafikverket analyserar för närvarande de synpunkter som inkommit. Trafikverkets ambition är att inom den närmaste tiden presentera förslag till ändringar i järnvägsnätsbeskrivningen avseende dessa delar för samråd med branschen. SL:s synpunkter föranleder därför ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

#### **6.4 INCITAMENT FÖR HÖGRE KVALITET – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Trafikverkets kommande förslag till incitament för bättre kvalitet och utökade möjligheter till reklamation vid utebliven eller bristfällig leverans i förhållande till ingångna avtal välkomnas likaså mot den bakgrunden.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Riksdagen beslutade om proposition 2010/11:25 Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet i mitten av december 2010. Beslutet innebär att den som är ansvarig för avvikelser i förhållande till tågplan och trafikeringsavtal från och med tågplan 2012 ska betala kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar för närvarande den modell för kvalitetsavgifter som kommer att gälla på statens järnvägsnät i nära dialog med branschen. Ett förslag har remissbehandlats och Trafikverket analyserar för närvarande de synpunkter som inkommit. Trafikverkets ambition är att inom den närmaste tiden presentera förslag till ändringar i järnvägsnätsbeskrivningen avseende dessa delar för samråd med branschen. SJ:s synpunkter föranleder därför ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

#### **6.4 INCITAMENT FÖR HÖGRE KVALITET – YTTRANDE FRÅN MALMTRAFIK I KIRUNA AB**

Det finns ingen text att granska men från informationen som gavs på JNB dagen planeras en minskning från 5 till 3 minuter för vad som klassas som försening. Denna gräns skall också fungera som incitaments gräns.

Vi anser att det sammantagna administrativa åtagandet av förslaget ökar i en omfattning som väsentligt överstiger nyttan med detsamma.

*Trafikverkets kommentar:*

*Riksdagen beslutade om proposition 2010/11:25 Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet i mitten av december 2010. Beslutet innebär att den som är ansvarig för avvikelser i förhållande till tågplan och trafikeringsavtal från och med tågplan 2012 ska betala kvalitetsavgifter. Trafikverket utvecklar för närvarande den modell för kvalitetsavgifter som kommer att gälla på statens järnvägsnät i nära dialog med branschen. Ett förslag har remissbehandlats och Trafikverket analyserar för närvarande de synpunkter som inkommit. Trafikverkets ambition är att inom den närmaste tiden presentera förslag till ändringar i järnvägsnätsbeskrivningen avseende dessa delar för samråd med branschen. SL:s synpunkter föranleder därför ingen ytterligare åtgärd från verkets sida.*

*Den kommentar som MTAB lämnat avser sannolikt förhållanden som kommer att råda under 2011. Den incitamentsmodell som finns i järnvägsnätsbeskrivningen för 2011 är dock frivillig. MTAB:s synpunkter föranleder därför ingen ytterligare åtgärd från verkets sida, utöver det som nämns ovan.*

#### **Yttranden och kommentarer om bilagor del 1:**

##### **BILAGA 2.1 UPPGIFTER SOM SKA LÄMNAS FÖRE TÅGS AVGÅNG – YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

Vad menas med "identifikationskod".

*Trafikverkets kommentar:*

*På Transportstyrelsens webbplats anges: "Den 1 december 2007 började nya regler att gälla om registrering och märkning av järnvägsfordon. De nya reglerna handlar bland annat om tilldelning av identifikationskod. Identifikationskoden består av ett tolvstavigt europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning samt ytterligare beteckning som anger ett fordons tekniska egenskaper och driftkompatibilitet."*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

### BILAGA 3.2 STÖRRE PLANERADE BANARBETEN (PSB) - YTTRANDE FRÅN SVENSKA TÅGKOMPANIET AB

PSB	Obj nr	
1	74777	Stationen Shv behövs för uppställning och vändning av våra tåg.
4	74822	Gränståg för dessa jobb M-F är 7503,7516 start ca 09.20 och 7509 sluttid ca 16.50.
	74825	Gränståg L 7503 start ca 09.00 och avslut ca 14.00
	76487	Gränståg S start ca 06.00 och avslut ca 16.50 7509.
	74831	Samordna arbetslagen när det är storstopp.
	74832	
	74835	
	75104	
22	74864	Dessa PSB:n får samordnas bättre med sommaravstängningen.
	74865	
	75866	
	74868	
37	7502	Stopp under dessa tider M-F Avky – SI går ej, jobben får utföras på helger.
39	74809	Resandetågen ska ha resandeutbyte i Motala.
	75299	Resandetågen ska ha resandeutbyte i Motala.
		Signalprovning Motala – Önaskogen får utföras på tågfri tid och natt.
	75321	Resandetågen ska ha resandeutbyte i Motala.
	75304	Resandetågen ska ha resandeutbyte i Motala.
	75305	Resandetågen ska ha resandeutbyte i Motala
	75306	To-S V1220 samordnas med sommaravstängningen
		F-S V1225 samordnas med sommaravstängningen

**Resterande PSB T12 som inte är kommenterad ligger bra som det är nu, en förändring av dessa förutsätter ett samråd**

#### *Trafikverkets kommentar:*

*PSB 1: Omplanering har utförts för PSB 1 och underlaget för detta är utskickat till berörda järnvägsföretag den 11/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420. Detta på grund av att en överklagan är inlämnad gällande den nya driftplatsen Källene vilket bl.a. medfört att omplanering av projektet har beslutats. Källene driftplats får ett nytt läge och planeras med stationsmitt på km 209+700. Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Nya upplägget innebär att det totala behovet för banarbetstider har reducerats. Två trafikavbrott samt fem arbetsveckor har tagits bort från den senaste publiceringen. Reduceringen av arbetstiderna innebär bl.a. att sprängningsarbetena kan utföras med mindre omfattning. Dessa arbeten måste ske under dagtid. Hudiksvall samt Söderhamns driftplats kan trafikeras med persontrafik under*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*projektets genomförande, dock ej under trafikavbrotten.  
Trafikverket avser att arbeta under den föreslagna "ramtiden" 09.00-15.00 där 6 tim/skift erfordras. Inget arbete bedrivs under dagarna 6/6 samt 22/6 2012.  
JF uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tåglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.  
PSB 4: Behovet är åtta timmar och kan ej minskas, främst för att vi förutser svårigheter med logistiken. Bland annat kan uppställningsplatser för arbetsmaskiner bara anvisas i Storvik. Vi kan således ej tillmötesgå önskemålet om gränstågen på respektive sida om tiden.  
Vi kan ej heller tillmötesgå önskan att senarelägga trafikavbrotten. En sådan åtgärd får återverkningar på alltför många samordnade objekt.  
PSB 22: Alla arbeten på sträckan hänger ihop. Vecka 1218 krävs trafikavbrott framför allt för omfattande markarbeten och inkoppling av nya spåravsnitt. Sommaravstängningen på fem veckor följer tidigare år med en stor mängd arbeten.  
Arbeten vecka 1245 är för att bygga ihop den helt nya sträckningen – Velandå – Flunbo. Spåret är inte färdigt innan dess.  
Arbeten vecka 1249 kommer att anpassas enligt önskemål och flyttas till F-M, trots att det går över tidtabellsskiftet, då hela linjen är sagd att vara klar. Under dessa fyra dagar kommer också ett antal provkörningar med tåg att utföras, för att säkerställa hela anläggningens funktionalitet.  
PSB 37: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretag, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete  
PSB 39: Obj 74809 framgår att resandeutbyte kommer att kunna ske vid provisorisk plattform.  
Obj 75299: Spår 1 och 2 kopplas in och provas, signalprovning kommer att utföras nattetid under sommaravstängningen.  
Obj 75321: TKAB, Se obj 74809. GC, Spår 3 och 4 kan användas för trafik på bangården.  
Obj 75304: Resandeutbyte kan ske vid provisorisk plattform  
Obj 75305: Se obj 75304  
Obj 75306: Brolansering beroende på miljödom – vilket ligger bortom projektets kontroll.*

## YTTRANDE FRÅN POSTEN LOGISTIK AB

Vi har noterat att ni planerar att stänga av banan mellan Sundsvall - Söderhamn med anledning av banarbeten, objekt nummer 74777.  
Det här kan vi **inte acceptera** eftersom vårt tåg ( 47500 ) drabbas.  
Det är ett posttåg och våra produkter har en **tidsgaranti**. **Tåg 47500 har ej de marginaler så att det kan omledas via stambanan.**  
Vi drabbas även av **ökade kostnader** eftersom vi måste betala både tågoperatör och landsvägsåkerier under samma period.  
Eller kan vi anta att Trafikverket ersätter Posten för de merkostnader som uppstår på grund av att ni stänger banan ?

Vi föreslår att inplanerade banarbeten förläggs till kväll alternativt nattetid.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

Det drabbar förvisso vårt andra tåg, nr 47501, men det tåget är inte lika tidskänsligt och vi kan tänka oss att justera tiden för denna.

*Trafikverkets kommentar:*

*Omplanering har utförts för PSB 1 och underlaget för detta är utskickat till berörda JF den 11/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420. Detta på grund av att en överklagan är inlämnad gällande den nya driftplatsen Källene vilket bl.a. medfört att omplanering av projektet har beslutats. Källene driftplats får ett nytt läge och planeras med stationsmitt på km 209+700. Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Nya upplägget innebär att det totala behovet för banarbetstider har reducerats. Två trafikavbrott samt fem arbetsveckor har tagits bort från den senaste publiceringen. Reduceringen av arbetstiderna innebär bl.a. att sprängningsarbetena kan utföras med mindre omfattning. Dessa arbeten måste ske under dagtid. Hudiksvall samt Söderhamns driftplats kan trafikeras med persontrafik under projektets genomförande, dock ej under trafikavbrotten. Trafikverket avser att arbeta under den föreslagna "ramtiden" 09.00-15.00 där 6 tim/skift erfordras. Inget arbete bedrivs under dagarna 6/6 samt 22/6 2012. Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tåglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

## **YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

SL och Stockholmståg framför nedanstående synpunkter på ett antal PSB. PSB26 (74727) och PSB27 (74728)

Kontaktledningen måste vara i bruk då vi kommer att köra trafik på både spår 1 och 2.

PSB28 (74747) och PSB29 (74750)

Accepteras, så länge spår 1 går att nå norrifrån (från Östertälje) och spår 2 söderifrån samt att spår 6 hålls öppet för genomgående trafik.

PSB30 (74685) och PSB31 (74644)

I anmärkningskolumnen finns dubbla budskap om vilken hastighetsnedsättning som gäller på sträckan i vecka 1234-1235.

PSB32 (74776)

Vi kommer att använda Nedspåret i Östertälje för vändning av tåg från Stockholm. Uppspåret avser vi använda för pendeltågstrafik till spår Södertälje hamn spår 1, samt till/från Södertäljedepån.

PSB33 (74782)

Enligt de etappplaner vi tidigare fått oss tillsända så är den nya växelförbindelsen mellan Östertälje och kanalbron inkopplad innan arbetena enligt PSB33 påbörjats, vilket gör konsekvenserna mindre än vad som står i JNB. Det är också SL:s/Stågs uppfattning att denna växelförbindelse bör användas av såväl kapacitets- som kvalitetsskäl.

PSB34 (74801 och 74802)

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

Enligt utsänt material ser det ut som att det är trafikavbrott (Östertälje) – Bränninge under hela vecka 1234. Under samrådsmötet den 19 oktober informerades om att det enbart gällde fredag – söndag i den veckan. Detta behöver förtydligas.

SL:s/Stågs önskemål är att denna inkoppling tidigareläggs någon/några veckor så att det nya signalställverket har fått jobba in sig några veckor innan trafikstarten i vecka 1234.

Under avstängningstiden behöver SL utnyttja båda spåren i Östertälje för vändning av tåg. (Troligen total bussersättning till Södertälje c och Gnesta.)  
PSB40 (73993 och 73994)

Enligt samrådsmötet den 19 oktober flyttas detta arbete till Kristi Himmelsfärdshelgen, vilket accepteras. Den helgen får arbetena tidigast påbörjas onsdag kväll 20.00 och avslutas senast natt mot måndag 04.30. Trafikverket bör planera in eventuella övriga arbeten på sträckan (Spånga) – Bålsta under samma helg, för att utnyttja den avstängda banan. Det är dock viktigt att inte åtkomsten till Brodepån tas bort helt under tiden för arbetena.

PSB41 (73996)

Dessa arbeten bör om möjligt förläggas till en helg som inte sammanfaller med den avstängning av tunnelbanans Blå linje Rådhuset – Kungsträdgården, som föranleds av arbetena för Citybanan.

PSB42 (73999), PSB43 (74000) och PSB44 (74001)

Banan behöver vara öppen från måndag morgon cirka 04:40 då första tågen från Brodepån behöver passera. Första resandetåg lämnar Spånga norrut 04.55, och det tåget behöver kunna framföras i tid.

Avstängningstiden bör starta 22.07 då pendeltågen har tågmöten i Jakobsberg runt hel och halv timme .

PSB45 (73987), PSB47 (73988) och PSB48 (73989)

Tveksamt om detta är ett PSB. Tiderna anpassas efter ansökt tågtrafik.

PSB46 (73997)

I tidigare kontakter SL haft med projektet har vi gått med på enkelspårstrafik förbi Jakobsberg under högsommaren då vi ändå inte har några insatståg. Som arbetet är inplanerat nu startar arbetet innan högsommaren påbörjats. Arbetet måste därför senareläggas en vecka, med start måndagen i vecka 27.

PSB51 (75023)

Vår önskan är att denna avstängning tidigareläggs under hösten. Detta för att hinna "köra in" dubbelspåret innan T13 och för att risken för snö och dåligt väglag är mindre ju tidigare detta arbete läggs.

PSB52 (74541), PSB53 (74542), PSB54 (74570) och PSB55 (74572/74573)

Dessa arbeten medför mycket stora konsekvenser för trafik och resenärer. Det är angeläget att söka möjligheter att flytta den södra begränsningspunkten (Karlberg 120) norrut så att även N2 vid Karlberg plattform kan nå norrifrån.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

Om detta inte är möjligt måste Trafikverket processa fram en trafikeringsplan som inbegriper all berörd trafik.

PSB56 (74558)

Anmärkningen är felaktig, ska väl stå "vardagnätter" istället för "helgnätter". SL har tågmöten i Karlberg fram till cirka 00.50. Starta arbetet därefter, och förläng hellre sluttiden till 05.00. Som arbetet är inplanerat nu startar arbetet innan högsommaren påbörjats. Arbetet måste därför senareläggas en vecka, med start måndagen i vecka 27.

PSB57 (73946)

7 timmar kan läggas ut under perioden 22.00 – 05.20. Detta förutsätter dock att pendeltågen kan köras på N2 utan inblandning av andra tåg, som därmed hänvisas till driftspåren.

PSB58 (73962)

Vi kör ej tåg på dessa spår. Vi förutsätter att vår pendeltågstrafik kan köras normalt på N2 och U2.

PSB59 (75994)

Enligt samrådsmötet 19 oktober ska väl detta ligga under påskhelgen? Vi behöver full access till våra plattformar i Älvsjö och Årstaberget. Fjärr- och regionaltåg behöver därmed vända i Flemingsberg/Södertälje syd.

PSB61 (74521)

OK så länge det handlar om nätter (22 – 05) och helger. Rad 2 som avser hel tid ska enligt tidigare kontakter bara gälla helgerna.

PSB62 (74528) och PSB63 (74543)

Det är inte acceptabelt att tåg från uppspårssidan tvingas ut på nedspåret från Stockholms södra och norrut, och att därmed trafikera del av Getingmidjan med enkelspår. (Det avses väl fram till krysset under Södermalm vid tunnelmynningen mot Söderströmsbron?). Och dessutom att detta planeras ske under så lång period (23 veckor)! Konsekvenserna för järnvägstrafiken, både i form av utglesad trafik och utökad risk för trafikstörningar, blir alldeles för stora.

Norrgående tåg från uppspårssidan måste framföras på Uppspåret hela vägen från Stockholms södra till Stockholm C, åtminstone under vardagar 05 – 22. Alla möjliga åtgärder måste vidtas för att kunna möjliggöra detta. Om Trafikverket ändå beslutar att arbetena ska genomföras på beskrivet sätt så är det nödvändigt att man i god tid före tidpunkt för tåglägesansökningar har processat fram en trångsektorsplan som är anpassad till denna period.

PSB64 (75996)

Samordnas om möjligt med PSB59.

Den föreslagna helgen är sämsta tänkbara. Under hela december har vi ett stort resande på pendeltågen (julhandeln) och detta är helgen innan jul med flest resenärer. Vi kör långa tåg hela den här helgen för att kunna ta hand om alla dessa resenärer. Arbetet måste flyttas, lämpligen in i januari 2012.

PSB67 (74547) och PSB68 (74548)

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

I samband med dessa arbeten utgår vi från att all södergående trafik kan framföras via Älvsjö godsbangård, även om det innebär att vi missar Årstaberget i riktning söderut.

Har man uttömt möjligheten att korta ner tiden i början av arbetet?

PSB69 (74554)

Starttiden för arbetena bör senareläggas för att minska konsekvenserna för trafik och resenärer

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 26-29: Kontaktledningen ibruk så att man kan använda sp 1 och 2 som säckspår.*

*PSB 30: Vecka 1234 sth 40 km/h och vecka 1235 sth 70km/h.*

*PSB 31: Objektet beskriver att Södertälje Centrum är avstängt.*

*PSB 32: Hanteras som trafikalt direktiv i operativa driften.*

*PSB 33: Växelförbindelsen kan inte kopplas in förrän nya ställverket är i drift.*

*PSB 34: Vecka 1233 måndag kl 00:00 till fredag Kl 22:00 begränsad framkomlighet signalprovning*

*Vecka 1233 fredag kl 22:00 till måndag vecka 1234 kl 04:00. Avstängt, öppnar spår vart efter de blir klara.*

*PSB 40: Flyttas till vecka 1220-21 torsdag kl 20.00 – tisdag kl 04.30.*

*PSB 41: Arbetet flyttas till helgen vecka 1243.*

*PSB 42: Arbetet flyttas till söndag kl 02.00-09.00.*

*PSB 45: Vår bedömning att det är ett PSB kvarstår.*

*PSB 46: Arbetet startar vecka 1227. Spår ändrat från N till U.*

*PSB 47-48: Vår bedömning att det är ett PSB kvarstår.*

*PSB 51: Vår planering kvarstår med motivering att ökad risk föreligger i genomförandet om förändring sker. Lots ordnas vid behov.*

*PSB 52: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 53: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182. Arbetet gäller helg vecka 1223.*

*PSB 54-55: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 56: Måndag till fredag avses. Tiden ändras till kl 00.50-05.00.*

*Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 57: Nedsättning ändras till sth 90 km/h varannan vecka. Tid justeras till kl 22.35-05.00.*

*PSB 58: Ingen trafikal möjlighet att ha både D- och U-tunnel avstängda samtidigt. Tid justeras till vecka 1227 och vecka 1231 spår D2, 44, 45 kl 23.00-06.00 och spår D1 kl 01.00-05.00. Vecka 1229 spår D2, 44, 45 kl 01.00-05.00 och spår D1 kl 23.00-06.00.*

*PSB 59: Arbetet förläggs till påsken. Samordnas och utökas med PSB 69.*

*PSB 61: Helger 55 tim och nätter avses. Detta arbete var tänkt att ingå i avstängningen på spår 1 i Stockholms södra objekt 74528. Men stänga U-spår i Stockholms södra vecka 1227 – vecka 1245 var inte aktuellt, så konsekvensen blir avstängningen enl. objekt 74527.*

*PSB 62-63: Begränsningspunkt norrut justerad till stopplykta 279.*

*PSB 64: Bortfaller.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*PSB 67-68: Möjligt att åka genom Älvsjö gbg finns. Det är inte möjligt att korta ner angivna arbetstider.*

*PSB 69: Arbetet flyttas till påsken och samordnas med PSB 59.*

## YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

I synpunkterna på JNB 2011 påpekade vi att antalet PSB på Östra, Västra och Södra Banregionerna skenar i antal. Antalet PSB var 46 st 2011 vilket mycket riktigt visade sig vara mer än vad järnvägsföretagen och Trafikverket klarade av att hantera på ett seriöst sätt i tidtabellsprocessen. Som vi skrev bör antalet reduceras till maximalt ett tjugotal större arbeten som är lämpliga att anpassa i tågplan. Tyvärr har Trafikverket inte lyssnat på kritiken utan i stället valt att öka antalet PSB till 69 st 2012.

Tanken med PSB var från början att ett antal större, viktiga banarbeten skulle väljas ut i förhand. Dessa skulle inte vara fler än att järnvägsföretagen och Trafikverkets tidtabellskonstruktörer kunde hantera dem under ordinarie tidtabellsprocess. Alla ansökningar om tåglägen måste vara anpassade till PSB och alla konsekvenser av ett PSB måste redovisas senast i förslaget.

Det vi nu ser är att Trafikverket utnyttjar systemet för att trycka ut så mycket som möjligt som PSB i stället för att ansöka om kapacitet i ordinarie kapacitetstilldelningsprocess.

Trafikverket måste hejda utvecklingen mot allt fler PSB. 2010 var antalet 37 st, 2011 46 st och 2012 69 st PSB. Om utvecklingen fortsätter i den takten så kommer snart större delen av Banarbetsplan att anmälas som PSB. Vi anser att en funktion inom Trafikverket måste överpröva och gallra bland regionernas önskemål om PSB innan dessa publiceras i JNB. Ett arbete måste inte anmälas som PSB enbart av den anledningen att det uppfyller kriterierna. Exempelvis passar enkelspårdrifter dåligt (se kommentar under 4.2.1.1.).

Om inte Trafikverket mäktar med att hålla antalet på en hanterbar nivå så måste kriterierna skärpas för vad som kan anses vara PSB.

När vi nedan kommenterar med "ej PSB" eller liknande betyder det att vi anser att objektet inte ska finnas i bilaga 3.2 vare sig det uppfyller kriterierna för PSB eller inte. Med hänvisning till ovanstående synpunkter och synpunkter under 4.2.1.1. kommer vi inte att anpassa ansökan till alla PSB.

PSB 1. OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs. Dagtidjobben borde tidigareläggas med sluttid 13:00

PSB 2. Objektet bör utföras hellre en vecka senare, under v1130. Detta skulle störa Green Cargos kunder mindre då de troligen har ett mindre transportbehov under v1130. Kvarstår v1129 för objektet måste omledningslägen kunna säkerställas.

PSB 3. Ok, under förutsättning att SSAB stålpendlar Le-Dmn säkerställs för möjligheten att få köra staxE på omledningssträckan Ob-Gä. Eller att



2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

- ersättningslägen kan konstrueras normal transportväg annan tid på dygnet. Exempelvis en tidigare avgång för 9114 från Luleå ca 18.00, med samma grundförutsättningar och med en normal gångtid på hela sträckan.
- PSB 4. Positivt om de planerade helgstoppen kunde flyttas fram, start v25 och det sista v31. Skulle medföra mindre störningar i godstrafiken.
- PSB 5. 24 timmars stopp v1231 flyttas till v1229, 12 timmars stopp v1232 flyttas till v1230, 18 timmars stopp v1233 flyttas till v1231 för att bättre passa SSAB sommarstängning.
- PSB 6. Max 6 timmars skift för förarbeten inför spårbyte. Tillgänglig omledningssträcka är inte bra, låg hastighet till Västeråsby, tidsödande rundgång med lok och därefter en besvärlig start i kraftigt motlut. Kortare arbetstider minskar störningarna för tågtrafiken.
- PSB 7. Ej PSB eftersom anpassningar inte går att göra i ansökan. Arbetet bör ej utföras samtidigt som linjen Hbg-Hm är avstängd.
- PSB 8. Arbetet med 2 x 12 timmars avstängning bör samordnas, så att man kör flera orter Ballingslöv, Killeberg och Diö samtidigt samt att de långa avstängningarna bör samordnas med PSB 9, till exempel 90 timmars bör läggas på Påsken 2012. Behövs verkligen mer än 48 timmar för GC-tunnel? Om vi skall köra all trafik via Västra stambanan samt Västkustbanan, så måste omledningslägen säkerställas.
- PSB 9. Arbetet V6 67 timmar bör läggas helgen V17 L - 18 Ti i övrigt bör de långa avstängningarna samordnas med PSB 8.
- PSB 10. Ej PSB eftersom anpassningar inte går att göra i ansökan, 1 stationssträcka i taget vardagar och dubbla stationssträckor under helger.
- PSB 11. OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs.
- PSB 12. Bör samordnas med PSB 14, detaljplanering krävs och ej acceptabelt med så många 8 timmars avstängningar, då det ej går att omleda trafiken.
- PSB 13. OK
- PSB 14. Bör samordnas med PSB 12, detaljplanering krävs.
- PSB 15. OK
- PSB 16. OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs.
- PSB 17. OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs.
- PSB 18. OK
- PSB 19. OK
- PSB 20. OK
- PSB 21. Vi accepterar inte detta, då vår trafik måste kunna trafikera förbi Alingsås
- PSB 22. OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs
- PSB 23. OK under förutsättning att trafik till och från järnbruket i Degerfors säkerställs
- PSB 24. OK
- PSB 25. Avstängning av 1 spår i taget, spår 102 alt 103 OK, Avstängningar som inte medger trafik via Hrbg och tex uppspår till Östansjö accepteras ej.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

- PSB 26. OK 8 (9)
- PSB 27. OK
- PSB 28. OK
- PSB 29. OK
- PSB 30. OK
- PSB 31. OK
- PSB 32. OK
- PSB 33. OK
- PSB 34. En vecka helavstängning accepteras ej.
- PSB 35. En vecka helavstängning accepteras ej.
- PSB 36. Ej PSB, omöjlig att anpassa tdt-beställning till.
- PSB 37. OK
- PSB 38. OK
- PSB 39. Objekt nr 75321 accepteras endast om det finns möjligheter att köra igenom Mot, i övrigt OK under förutsättning att omledningslägen säkerställs.
- PSB 40. Föreslår flytt till v 1220 (byte med PSB 59)
- PSB 41. OK
- PSB 42. Långpasset bör vara natt mot S.
- PSB 43. Långpasset bör vara natt mot S.
- PSB 44. Långpasset bör vara natt mot S.
- PSB 45. OK
- PSB 46. OK
- PSB 47. OK
- PSB 48. OK
- PSB 49. OK
- PSB 50. OK
- PSB 51. Trafik till Nedersta måste säkerställas.
- PSB 52. OK
- PSB 53. OK
- PSB 54. OK
- PSB 55. OK
- PSB 56. OK
- PSB 57. OK
- PSB 58. Avstängning efter tåg 9828 avgång Tm.
- PSB 59. Föreslår flytt till v 1214 ( byte med PSB 40)
- PSB 60. OK
- PSB 61. Accepterar ej avstängningarna v 1205-1213 F-M 22.00-05:00 resp nm Ti-nmF 22:00-05.00 som medför espdr.9 (9)

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

- PSB 62. Vad menas med kommentaren i anmärkningskolumnen?  
PSB 63. Vad menas med kommentaren i anmärkningskolumnen?  
PSB 64. Accepteras ej pga mycket trafik före jul. Föreslår flytt till v1201.  
PSB 65. Tiden flyttas till ca 03:00-05:00 för att minska antalet tåg genom Äsg bla posttågen.  
PSB 66. OK  
PSB 67. OK, men ej PSB  
PSB 68. OK, men ej PSB  
PSB 69. OK ,men ej PSB

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 1: Omplanering har utförts för PSB 1 och underlaget för detta är utskickat till berörda järnvägsföretagen den 11/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420. Detta på grund av att en överklagan är inlämnad gällande den nya driftplatsen Källene vilket bl.a. medfört att omplanering av projektet har beslutats. Källene driftplats får ett nytt läge och planeras med stationsmitt på km 209+700. Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Nya upplägget innebär att det totala behovet för banarbetstider har reducerats. Två trafikavbrott samt fem arbetsveckor har tagits bort från den senaste publiceringen. Reduceringen av arbetstiderna innebär bl.a. att sprängningsarbetena kan utföras med mindre omfattning. Dessa arbeten måste ske under dagtid. Hudiksvall samt Söderhamns driftplats kan trafikeras med persontrafik under projektets genomförande, dock ej under trafikavbrotten. Trafikverket avser att arbeta under den föreslagna "ramtiden" 09.00-15.00 är 6 tim/skift erfordras. Inget arbete bedrivs under dagarna 6/6 samt 22/6 2012. Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att taglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*PSB 2: Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att taglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål. Trafikavbrottet är planerat för att samordnas med trafikavbrottet för PSB 4. Efter samråd med Green Cargo AB kommer trafikavbrottet ligga kvar vecka 1229.*

*PSB 3: Behovet för kontaktledningsarbetena är 8 tim/skift där ramtiden för dessa timmer bör utföras mellan klockan 07.00-17.00. Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att taglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*PSB 4: Behovet är åtta timmar och kan ej minskas främst för att vi förutser svårigheter med logistiken. Bland annat kan uppställningsplatser för arbetsmaskiner bara anvisas i Storvik. Vi kan således ej tillmötesgå önskemålet om gränstågen på respektive sida om tiden. Vi kan ej heller tillmötesgå önskan att senarelägga trafikavbrotten. En sådan åtgärd får återverkningar på alltför många samordnade objekt.*

*PSB 5: Omplanering har utförts för PSB 5 vad gäller långa trafikavbrotten och underlaget för detta är utskickat till berörda JÄRNVÄGSFÖRETAGEN den 12/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420.*

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen av det långa trafikavbrottet så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Vad gäller 4 timmarsavbrotten så är vår bedömning att tiden 03.00-07.00 påverkar minst antal tåg som det ser ut nu och därför kvarstår den tiden.*

*Nya arbetstider för PSB 5:*

*v 1219-1226 03.00-07.00 , v 1230 LS 22.00-22.00 , v1231 S 08.00-20.00.*

*v 1232 S 04.00-22.00 ,1233 M-S 03.00-07.00.*

*PSB 6: Behovet av 8 timmar kan inte minskas för att uppnå optimal produktion till rätt kostnad och i rätt tid.*

*I nuläget anser Trafikverket att föreslagna klocktidsangivelsen kl 05.00-13.00 är den bästa tiden som det ser ut nu och är den inriktning som Trafikverket föreslår. Tidigare förslag kvarstår.*

*För övrigt bör det inte vara några problem med uppställning för Cargonet på angränsande stationer då projektet inte kräver några spår för uppställning.*

*PSB 7: 7 minuters gångtidstillägg kommer att göras på alla tåg på sträckan Mjölby-Nässjö. Järnvägsföretagen ska ta höjd för det i tåglägesansökan.*

*Samma arbetslag utför arbetena Mjölby-Nässjö och Hässleholm-Åstorp. Den enda krooken blir alltså vecka 1239 när Helsingborg gbg-Åstorp är avstängt samtidigt med enkelspårsdrift Mjölby-Nässjö. Flytt ej möjlig p.g.a. projektens behov av semester.*

*PSB 8: Tidsbehovet utgår från värsta tänkbara scenario. Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Totalavstängningar kommer dock att krävas – bl.a. p.g.a. bryggbyten och lansering av GC-tunnlar. Tågplaneanpassningar i ansökan för tågplan 2012 erfordras för de två största avstängningarna, dvs vecka 1215 (90 timmar Hästveda) samt vecka 1240 (72 timmar Diö). Övriga avstängningar klassas om till övriga banarbeten.*

*PSB 9: Arbetena vecka 6 kan ej flyttas. Arbetenas ordningsföljd bygger på projektering som gjordes till våren 2010. Viktiga signalresurser är sedan länge uppbokade till just påsken 2012, varför den stora inkopplingen då inte kan flyttas. Vår bedömning är att jobben går att utföra samtidigt med objekt 75994 (totalavbrott Stockholm Södra). Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen för tågplan 2012. Särskilda möten kommer att hållas.*

*PSB 10: Ktl-anläggningen i skriande behov av upprustning. Trådbytet kan inte vänta till fyrspårsutbyggnaden. Stolpbyte m.m. planeras dock att utföras i samband med den. Projektering är ännu inte klar, men järnvägsföretagens önskemål om dubbla stationssträckor helger kommer att tas i beaktande. Särskild trafikeringsplan kommer att tas fram för perioden. Kapacitetstilldelningen ska påbörjas i god tid och förslag tas fram av Trafikverket. Särskilda möten med järnvägsföretagen krävs. Med anledning av det kommer objektet att klassas om till övrigt banarbete.*

*PSB 11: Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen. Trafikutväxling mellan tåg och buss får ske i Laholm*

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

respektive Ängelholm. Sista veckan i Kattarp. Trafikutväxling i Båstad södra ej möjligt i nuläget på grund av signaltekniska orsaker (går ej att vända tåg på linjen). Önskat spårval i Laholm bör anges i tåglägesansökan.

**PSB 12:** Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Gemla ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Dagtidjobb kommer dock att krävas av ekonomiska, tekniska och arbetsmiljöska. Trafikverkets bedömning är att samordning med PSB 14 ska göras. Särskilda möten kommer att hållas med järnvägsföretagen och projektet. Ny mötesstation i Åryd kommer att vara i drift vid tidpunkten för arbetena.

**PSB 13:** Objektet utgår (inlagt två gånger). Tiderna ligger i PSB 15.

**PSB 14:** Se svar från PSB 12.

**PSB 16:** Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i processen för tågplan 2012.

Tidsbehovet på Södra stambanan utgår från värsta tänkbara scenario.

Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Pågatåg Nordost ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Åstorp kan trafikeras via Bjuv t.o.m. vecka 1232. Åstorp via Hasslarp trafikabelt hela perioden med hänsyn till övrig trafik.

**PSB 17:** Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i processen för tågplan 2012. Se även svar från PSB 16.

**PSB 18:** Objektet utgår som PSB 2012. Anmäls som övrigt arbete 2012 istället.

**PSB 21:** Omarbetning av objektet pågår bland annat beroende av medelsbantning. Med anledning av det kommer objektet att utgå som PSB och hanteras som övrigt banarbete.

**PSB 22:** Alla arbeten på sträckan hänger ihop. Vecka 1218 krävs trafikavbrott framför allt för omfattande markarbeten och inkoppling av nya spåravnitt. Sommaravstängningen på fem veckor följer tidigare år med en stor mängd arbeten.

Arbeten vecka 1245 är för att bygga ihop den helt nya sträckningen – Velandå – Flunbo. Spåret är inte färdigt innan dess.

Arbeten vecka 1249 kommer att anpassas enligt önskemål och flyttas till F-M, trots att det går över tidtabellsskiftet, då hela linjen är sagd att vara klar.

Under dessa fyra dagar kommer också ett antal provkörningar med tåg att utföras, för att säkerställa hela anläggningens funktionalitet.

**PSB 23:** Objektet utgick ur BAP 2009 och 2010, vilket förklarar CargoNets förstaeliga kommentar. Föreslagen hantering är tyvärr i strid med regelverket. Klargöranden om objektet till entreprenörer gör att anbud troligtvis inkommer denna gång. Likt tidigare år innebär objektet att bruket ej kan nås.

Avstängningen är 10 dagar sammanhängande. Kompletterar gärna med ytterligare förtydliganden.

**PSB 25:** Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretagen, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*PSB 34: Vecka 1233 måndag kl 00:00 till fredag kl 22:00 begränsad framkomlighet signalprovning  
Vecka 1233 fredag kl 22:00 till måndag vecka 1234 kl 04:00. Avstängt, öppnar spår vart efter att de blir klara.*

*PSB 35: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretagen, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.*

*PSB 36: Stabilitetsproblem vid utförandet av bullerplanks arbeten samt risk att arbeta i närhet av säkerhetszonen. Stor risk föreligger att spår U/N börjar röra på sig.*

*PSB 37-38: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretagen, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.*

*PSB 39: Obj 74809 framgår att resandeutbyte kommer att kunna ske vid provisorisk plattform.*

*Obj 75299: Spår 1 och 2 kopplas in och provas, signalprovning kommer att utföras nattetid under sommaravstängningen.*

*Obj 75321: TKAB, Se obj 74809. GC, Spår 3 och 4 kan användas för trafik på bangården.*

*Obj 75304: Resandeutbyte kan ske vid provisorisk plattform*

*Obj 75305: Se obj 75304*

*Obj 75306: Brolansering beroende på miljödömdom – vilket ligger bortom projektets kontroll.*

*PSB 40: Flyttas till vecka 1220-21 torsdag kl 20.00 – tisdag kl 04.30.*

*PSB 41: Arbetet flyttas till helgen vecka 1243.*

*PSB 42-44: Arbetet flyttas till söndag kl 02.00-09.00.*

*PSB 46: Arbetet startar vecka 1227. Spår ändrat från N till U.*

*PSB 51: Vår planering kvarstår med motivering att ökad risk föreligger i genomförandet om förändring sker. Lots ordnas vid behov.*

*PSB 52: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 53: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182. Arbetet gäller helg vecka 1223.*

*PSB 54-55: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 56: Måndag till fredag avses. Tiden ändras till kl 00.50-05.00. Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 57: Nedsättning ändras till sth 90 km/h varannan vecka. Tid justeras till kl 22.35-05.00.*

*PSB 58: Ingen trafikal möjlighet att ha både D- och U-tunnel avstängda samtidigt. Tid justeras till vecka 1227 och vecka 1231 spår D2, 44, 45 kl 23.00-06.00 och spår D1 kl 01.00-05.00. Vecka 1229 spår D2, 44, 45 kl 01.00-05.00 och spår D1 kl 23.00-06.00.*

*PSB 59: Arbetet förläggs till påsken. Samordnas och utökas med PSB 69.*

*PSB 61: Helger 55 tim och nätter avses. Detta arbete var tänkt att ingå i avstängningen på spår 1 i Stockholms södra objekt 74528. Men stänga U-spår i Stockholms södra vecka 1227 – vecka 1245 var inte aktuellt, så konsekvensen blir avstängningen enligt objekt 74527.*

*PSB 62-63: Begränsningspunkt norrut justerad till stopplykta 279.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*PSB 64: Bortfaller.*

*PSB 65: Tiden justeras till kl 03.00-05.00.*

*PSB 67-68: Möjligt att åka genom Älvsjö godsbangård finns. Det är inte möjligt att korta ner angivna arbetstider.*

*PSB 69: Arbetet flyttas till påsken och samordnas med PSB 59.*

## YTTRANDE FRÅN CARGONET AB

CargoNet har synpunkter just om ökningen av PSB som nu fakta är över 69 .Den blir helt ohanterbar eftersom detta skall tågplaneanpassas.Vi anser att de PSB som lämnas skall vara helt klara till hundra procent,Man får gärna informera då om ev PSB men som inte då skall tågplaneanpassas Det bör med andra ord finnas någon del som kan heta XPSB och som inte kräver tågplaneanpassning .Att försöka göra en tågplaneanpassning på ett långväga tåg är helt omöjligt om man inte kan se föregående tågplans tider.Anser att Trafikverket skall arbeta till en sänkning så att möjligheten finns att lyckas med PSB kopplat till en tågplaneanpassning

*PSB nr 1 Sundsvall-Söderhamn*

Dessa banarbeten stör vår trafik till Sundsvall även detta år. Vi är förvånad att det i nordlig riktning tar ca 5 tim mertid att omledas via Ånge.Väldigt stora tåganpassningar behöver göras.Det är inte godtagbart med så stora förseningar

*PSB nr 2 Bräcke-Långsele*

Under förutsättning att kapacitet finns för omledning via Ådalen

*PSB nr 3 Ockelbo-Storvik .....*

Att åka via Gävle kan inte bli 3,5 tim mertid som tidigare .Varför tid 07-17 när behovet är 8 tim pass och just bara M-F (inget helgarbete)

*PSB nr 5 Tväråbäck-Vännäs.*

Cargonet önskar att vi har från 03.15-07.15 som 2011 och då kan slå ihop våra tåg fram till Vännäs.42059 skall då vara gränståg mot banarbetet

*PSB nr 6 Långsele-Aspeå....*

Cargonet önskar diskutera tider för denna avstängning eftersom den drabbar just stor del av vår trafik och som vi påtalat flertal gånger innan Vi önskar att Trafikverket snarast tittar på en annan tid på dygnet och samtidigt ser över att kapacitet finns för möjliga omledningar och även uppställningar av tåg vid banarbetets närhet.Längre tider under helger kan också vara aktuellt för att minimera denna tid helst under vardag då våra omlopp är som mest känslig.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*PSB nr 9 Höör-Eslöv vid Stehag*

Cargonet anser inte att gå i detta läge tågplaneanpassa utan önskar särskilda möten som tidigare när det gäller dessa 6 totalavstängningar då konstruktions arbetet kommit en bit på väg

*PSB nr 10 Lund-Arlöv*

Under förutsättning att kapacitet finns för omledning så man kan minimera förseningsminuter under perioden

*PSB nr 16 Hässleholm-Åstorp*

Avstängt v 1226-1238.Perioden får inte vara under tid då SSB är avstängt och att denna omledningmöjlighet då måste finnas

*PSB nr 22 Trollhättan –Göteborg Marieholm*

Vi önskar att vecka 1245 flyttas till sommarperioden eftersom den stör vår trafik kraftigt.När det gäller avstängning 1249 så skall den självklart flyttas och läggas under helg förslagsvis To-S alt F-M (ej O-L)

*PSB nr 23 Strömtorp-Degerfors*

Ta bort denna från PSB och ta den som övrigt banarbete och särskilda möten med JF .Vi har aldrig lyckats att få den rätt tidigare så det är omöjligt att tågplaneanpassa detta arbete-I detta fall bör man också ha ett samråd med JBV så vi har omledningsmöjlighet

*PSB nr 24 Göteborg-Olskroken*

Ta bort denna från PSB .Planering under samråd är OK

*PSB nr 35 Åby*

Ta bort från PSB .CargoNet anser att detaljgranskning bör göras tillsammans med JF.Vad innebär detta för trafiken? Förklaring ej fullständig.Måste all trafik omledas via Mjölby-Hallsberg ?

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 1: Omplanering har utförts för PSB 1 och underlaget för detta är utskickat till berörda JF den 11/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420.*

*Detta på grund av att en överklagan är inlämnad gällande den nya driftplatsen Källene vilket bl.a medfört att omplanering av projektet har beslutats. Källene driftplats får ett nytt läge och planeras med stationsmitt på km 209+700.*

*Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget.*

*Nya upplägget innebär att det totala behovet för banarbetstider har reducerats.*

*Två trafikavbrott samt fem arbetsveckor har tagits bort från den senaste publiceringen.*

*Reduceringen av arbetstiderna innebär bl.a att sprängningsarbetena kan utföras med mindre omfattning. Dessa arbeten måste ske under dagtid.*

*Hudiksvall samt Söderhamns driftplats kan trafikeras med persontrafik under projektets genomförande, dock ej under trafikavbrotten.*

*Trafikverket avser att arbeta under den föreslagna "ramtiden" 09.00-15.00 där 6*



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*tim/skift erfordras. Inget arbete bedrivs under dagarna 6/6 samt 22/6 2012.*

*Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tågslägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*PSB 2: Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tågslägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*Trafikavbrottet är planerat för att samordnas med trafikavbrottet för PSB 4.*

*Efter samråd med Green Cargo AB kommer trafikavbrottet ligga kvar vecka 1229.*

*PSB 3: Behovet för kontaktledningsarbetena är 8 tim/skift där ramtiden för dessa timmer bör utföras mellan klockan 07.00-17.00. Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tågslägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*PSB 5: Omplanering har utförts för PSB 5 vad gäller långa trafikavbrotten och underlaget för detta är utskickat till berörda järnvägsföretag den 12/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420.*

*Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen av det långa trafikavbrottet så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Vad gäller 4 timmarsavbrotten så är vår bedömning att tiden 03.00-07.00 påverkar minst antal tåg som det ser ut nu och därför kvarstår den tiden.*

*Nya arbetstider för PSB 5:*

*v 1219-1226 03.00-07.00 , v 1230 LS 22.00-22.00 , v1231 S 08.00-20.00.*

*v 1232 S 04.00-22.00,1233 M-S 03.00-07.00.*

*PSB 6: Behovet av 8 timmar kan inte minskas för att uppnå optimal produktion till rätt kostnad och i rätt tid.*

*I nuläget anser Trafikverket att den föreslagna klocktidsangivelsen kl 05.00-13.00 är den bästa tiden som det ser ut nu och är den inriktning som Trafikverket föreslår. Tidigare förslag kvarstår.*

*För övrigt bör det inte vara några problem med uppställning för Cargonet på angränsande stationer då projektet inte kräver några spår för uppställning.*

*PSB 9: Arbetena vecka 6 kan ej flyttas. Arbetenas ordningsföljd bygger på projektering som gjordes till våren 2010. Viktiga signalresurser är sedan länge uppbokade till just påsken 2012, varför den stora inkopplingen då inte kan flyttas.*

*Vår bedömning är att jobben går att utföra samtidigt med objekt 75994 (totalavbrott Stockholm Södra). Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen för tågplan 2012. Särskilda möten kommer att hållas.*

*PSB 10: Kontaktledningsanläggningen är i skriande behov av upprustning.*

*Trådbytet kan inte vänta till fyrspårsutbyggnaden. Stolpbyte m.m. planeras dock att utföras i samband med den. Projektering är ännu inte klar, men järnvägsföretagens önskemål om dubbla stationssträckor helger kommer att tas i beaktande. Särskild trafikeringsplan kommer att tas fram för perioden.*

*Kapacitetstilldelningen ska påbörjas i god tid och förslag tas fram av Trafikverket. Särskilda möten med järnvägsföretagen krävs. Med anledning av det kommer objektet att klassas om till övrigt banarbete.*

*PSB 16: Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i processen för tågplan 2012.*

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*Tidsbehovet på Södra stambanan utgår från värsta tänkbara scenario. Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Pågatåg Nordost ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Åstorp kan trafikeras via Bjuv t.o.m. vecka 1232. Åstorp via Hasslarp trafikabelt hela perioden med hänsyn till övrig trafik.*

*PSB 22: Alla arbeten på sträckan hänger ihop. Vecka 1218 krävs trafikavbrott framför allt för omfattande markarbeten och inkoppling av nya spåravsnitt. Sommaravstängningen på fem veckor följer tidigare år med en stor mängd arbeten.*

*Arbeten vecka 1245 är för att bygga ihop den helt nya sträckningen – Velandå – Flunbo. Spåret är inte färdigt innan dess.*

*Arbeten vecka 1249 kommer att anpassas enligt önskemål och flyttas till F-M, trots att det går över tidtabellskiftet, då hela linjen är sagd att vara klar.*

*Under dessa fyra dagar kommer också ett antal provkörningar med tåg att utföras, för att säkerställa hela anläggningens funktionalitet.*

*PSB 23: Objektet utgick ur BAP 2009 och 2010, vilket förklarar CargoNets förståeliga kommentar. Föreslagen hantering är tyvärr i strid med regelverket. Klargöranden om objektet till entreprenörer gör att anbud troligtvis inkommer denna gång. Likt tidigare år innebär objektet att bruket ej kan nås.*

*Avstängningen är 10 dagar sammanhängande. Kompletterar gärna med ytterligare förtydliganden.*

*PSB 24: Ja, etapp Olskroken avses. Tveklöst medhåll om fortsatta samråd, men att inte ha 5 dagar A som PSB är lika svårt som att ha klar anpassningen i ansökan. Borde väl i ansökan kunna lösas genom hänvisningen till kommande samråd.*

*PSB 35: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretagen, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.*

## YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB

**PSB 52, 54:** Ändrad begränsningspunkt på N2 från signal 120 till 182 öppnar möjlighet att gå från D-spår till nedspårssidan.

**PSB 53:** Ifrågasätter om det verkliga behovet för arbetet är två helger. Bör kunna klaras av på en helg motsvarande PSB 52. Ändrad begränsningspunkt på N2 från signal 120 till 182 öppnar möjlighet att gå från D-spår till nedspårssidan.

**PSB 56:** Kolumnen veckodagar ger informationen M-F och i anmärkningarna står det helgnätter?

Trafikering förutsätter användning av G-spår Udl – So? Är det möjligt? Ändrad begränsningspunkt på N2 från signal 120 till 182 öppnar möjlighet att gå från D-spår till nedspårssidan.

**PSB 57:** Anmärkningen bör justeras då det kan uppfattas som att U-spårstunneln är avstängd hela dygnet under perioden.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

A-Train anser att arbetet bör bedrivas sammanhängande under fem veckor, tiderna 22.35 – 05. Varför nedsättning till 40? Rasrisk, skydd? Nedsättning hela dygnet? Sth 90? På aktuell sträcka är det sth 160.

**PSB 58:** A-Train anser att arbetet kan bedrivas sammanhängande och förläggas i anslutning till PSB 57.

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 52: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 53: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182. Arbetet gäller helg vecka 1223.*

*PSB 54: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 56: Måndag till fredag avses. Tiden ändras till kl 00.50-05.00.*

*Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 57: Nedsättning ändras till sth 90 km/h varannan vecka. Tid justeras till kl 22.35-05.00.*

*PSB 58: Ingen trafikal möjlighet att ha både D- och U-tunnel avstängda samtidigt. Tid justeras till vecka 1227 och vecka 1231 spår D2, 44, 45 kl 23.00-06.00 och spår D1 kl 01.00-05.00. Vecka 1229 spår D2, 44, 45 kl 01.00-05.00 och spår D1 kl 23.00-06.00.*

#### **YTTRANDE FRÅN SJ AB**

- PSB nr 1, objekt 74777 OKB: avbrottet v 1221 F-M bör läggas v1220 To-S, avbrottet v 1236 bör läggas To-S, avbrotten M-F 09-15 bör läggas mellan tåg 567/560 och 572/579.

*Anm. Det är med förvåning vi noterar att Trafikverket föreslår utökade avstängningstider för banarbeten under T12 jämfört med T09 och T10. Vi har uppfattat att dessa arbeten skulle bedrivas på ett sådant sätt att behovet av tågfri tid minskade successivt över tiden.*

- PSB nr 5, objekt 74908 Vännäs norra: 4-timmaravbrottet bör läggas kl 00 – 04, 24 timmars avbrottet v 1231 bör läggas L kl 21 – S kl 21.
- PSB nr 8, objekt 77908, 74613, 74612, 74658, 74598. Pågatåg Nordost, plattformbyggen, lansering GC tunnlar samt el och signalarbeten. Arbetet sker på följande sträcka: Eneryda – Hässleholm. SJ anser att objektet ska preciseras vad det gäller omfattning och tider. För många och för långa totalavbrott. Arbetet bör utföras under enkelspårsdrift.
- PSB nr 9, objekt 46996, 77625, 77626, 77627, 77630, 77635, 77639 samt 77647. Stehag bangårdsombyggnad. SJ anser att arbetet ska preciseras vad det gäller omfattning och tider. Det är för många och långa

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

totalavbrott. Får inte förläggas samtidigt med objekt 75994 (Totalavbrott Stockholm Södra).

- PSB 12, objekt 67882. Gemla bangårdsombyggnad. SJ anser att arbetet ska utföras nattetid 22.00 – 06.00.
  - PSB 13 och 15, objekt nr 62372, 73993. SJ anser att objekten ska samordnas.
  - PSB 21, objekt 74940. Alingsås plattformsförlängning, växelflytt. Får inte förläggas samtidigt med objekt 75994 (Totalavbrott Stockholm Södra). Växlarna 131-134 ska förläggas till det långa avbrottet och att växel 127, 128 tas senare helg.
  - PSB 23, objekt 76651. Broarbeten Degerfors. SJ förstår inte utifrån dateringen att det är 10 sammanhängande dygn. SJ behöver en precisering/klarläggande av tiderna.
  - PSB 24, objekt 76329. Göteborg – Olskroken ställverksinkoppling. Är det etapp Olskroken (röd) som avses?
  - PSB 25, objekt 74653, 74671, 74674, 74675. Postterminalen Hallsberg. SJ accepterar inte totalavbrott, trafikering via Tälle/Hallsberg rangerbangård skall vara möjlig. Nedsättningssträckans längd 2000 m accepteras inte.
  - PSB 35, objekt 74812. Ställverksbyte Åby. Avstängningens längd på 6 dygn accepteras inte.
  - PSB nr 36, objekt 74614. Bullerplank Säby – Ekeby. Begärd hastighetsnedsättning från sth 200 till sth 80.
- Anm. SJ motsätter sig hastighetsnedsättning utanför banarbetets arbetstid. Alternativt utförs arbetet T11, då outnyttjat tdt påslag finns i Uppsala.*
- PSB nr 37, objekt 75027. Upprustningsåtgärder Avesta/Krylbo - Sala. Begärd avstängning M-F 07.00 – 17.00 samt L.S 07.00 – 15.00

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

accepteras inte av SJ. SJ föreslår avstängning natt mot M-F 21.25 – 06.00, natt mot L 21.25 – 08.25 natt mot S 19.35 – 10.25. Kan Sala trafikerats från Västerås?

- PSB nr 38, objekt 75026. Upprustningsåtgärder Sala –Uppsala Norra. Begärd avstängning M-F 07.00 – 17.00 samt L.S 07.00 – 15.00 accepteras inte av SJ. SJ föreslår natt M-F 21.35 – 05.10, natt mot L 21.35 – 08.25 natt mot S 19.35 – 10.25
- PSB 40, objekt 73993, 73994. Spårbyggnation Mäljarbanan. Arbetet bör läggas Vecka 1220 O-M.
- PSB 42-44, objekt 73999, 74000, 74001. Detta arbete bör förläggas natt mot S. Om arbetet förläggs till natt mot M start efter tåg 71/75 och slut före tåg 72/78.
- PSB 46, objekt 73997. Enkelspår Mäljarbanan. Detta arbete bör flyttas till V 1227 – 1232.
- PSB 52, objekt 74541. Citybanan. Samordnas med PSB 40, totalavbrott Mäljarbanan.
- PSB 53, objekt 74542. Citybanan. Avses det avbrott F V1223 – M 1224 eller avses det även V 1224 F – S?
- PSB 56, objekt 74558. Citybanan. Arbetstiderna ligger M-F men anmärkningen säger helgnätter? Vad avses?
- PSB nr 57 objekt 73946. Renovering av tunnel uppspår, med start klockan 22.00. SJ motsätter sig detta och föreslår start kl. 23.20.
- PSB 58, objekt 73962. Renovering D tunnel. Hagalund terminalområde måste kunna trafikerats. Morgontrafiken måste säkerställas.
- PSB 59, objekt 75994. Citybanan. SJ anser att det ska förläggas till påskhelgen.
- PSB 61, objekt 74527. Citybanan. Trafikeringsplan måste tas fram.
- PSB 62, objekt 74528. Citybanan. Ifall SJ uppfattar tidsangivelsen rätt är det 19 veckors enkelspårdrift vilket inte kan accepteras. 19 veckors avstängning skulle innebära kraftig reduktion av trafiken.

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

- PSB 63, objekt 74543. Citybanan. Se PSB 62.
- PSB 64, objekt 75996. Citybanan. SJ motsätter sig förläggningen av totalavbrott vid tdt-skifte samt att vi är mitt uppe i julhandeln. Bör förläggas efter V1201.

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 1: Omplanering har utförts för PSB 1 och underlaget för detta är utskickat till berörda järnvägsföretag den 11/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420. Detta på grund av att en överklagan är inlämnad gällande den nya driftplatsen Källene vilket bl.a. medfört att omplanering av projektet har beslutats. Källene driftplats får ett nytt läge och planeras med stationsmitt på km 209+700. Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Nya upplägget innebär att det totala behovet för banarbetstider har reducerats. Två trafikavbrott samt fem arbetsveckor har tagits bort från den senaste publiceringen.*

*Reduceringen av arbetstiderna innebär bl.a. att sprängningsarbetena kan utföras med mindre omfattning. Dessa arbeten måste ske under dagtid. Hudiksvall samt Söderhamns driftplats kan trafikeras med persontrafik under projektets genomförande, dock ej under trafikavbrotten.*

*Trafikverket avser att arbeta under den föreslagna "ramtiden" 09.00-15.00 där 6 tim/skift erfordras. Inget arbete bedrivs under dagarna 6/6 samt 22/6 2012.*

*Järnvägsföretagen uppmanas att tågplanebeställa tidtabellslägen så att tåglägena får bästa förutsättningar för järnvägsföretagens önskemål.*

*PSB 5: Omplanering har utförts för PSB 5 vad gäller långa trafikavbrotten och underlaget för detta är utskickat till berörda järnvägsföretag den 12/11-2010 med diarienummer TRV 2010/42420.*

*Efter en samlad bedömning av järnvägsföretagens svar där merparten förordar förändringen av det långa trafikavbrottet så avser Trafikverket att anpassa det föreslagna förslaget. Vad gäller 4 timmarsavbrotten så är vår bedömning att tiden 03.00-07.00 påverkar minst antal tåg som det ser ut nu och därför kvarstår den tiden.*

*Nya arbetstider för PSB 5:*

*v 1219-1226 03.00-07.00 , v 1230 LS 22.00-22.00 , v1231 S 08.00-20.00.*

*v 1232 S 04.00-22.00, 1233 M-S 03.00-07.00.*

*PSB 8: Tidsbehovet utgår från värsta tänkbara scenario. Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Totalavstängningar kommer dock att krävas – bl.a. p.g.a. bryggbyten och lansering av GC-tunnlar. Tågplaneanpassningar i ansökan för tågplan 2012 erfordras för de två största avstängningarna, dvs vecka 1215 (90 timmar Hästveda) samt vecka 1240 (72 timmar Diö). Övriga avstängningar klassas om till övriga banarbeten.*

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*PSB 9: Arbetena vecka 6 kan ej flyttas. Arbetenas ordningsföljd bygger på projektering som gjordes till våren 2010. Viktiga signalresurser är sedan länge uppbokade till just påsken 2012, varför den stora inkopplingen då inte kan flyttas. Vår bedömning är att jobben går att utföra samtidigt med objekt 75994 (totalavbrott Stockholm Södra). Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen för tågplan 2012. Särskilda möten kommer att hållas.*

*PSB 12: Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Gemla ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Dagtidsjobb kommer dock att krävas av ekonomiska, tekniska och arbetsmiljöskäl. Trafikverkets bedömning är att samordning med PSB 14 ska göras. Särskilda möten kommer att hållas med järnvägsföretagen och projektet. Ny mötesstation i Åryd kommer att vara i drift vid tidpunkten för arbetena.*

*PSB 13: Objektet utgår (inlagt två gånger). Tiderna ligger i PSB 15.*

*PSB 21: Omarbetning av objektet pågår bland annat beroende av medelsbantning. Med anledning av det kommer objektet att utgå som PSB och hanteras som övrigt banarbete.*

*PSB 23: Objektet utgick ur BAP 2009 och 2010, vilket förklarar CargoNets förståeliga kommentar. Föreslagen hantering är tyvärr i strid med regelverket. Klargöranden om objektet till entreprenörer gör att anbud troligtvis inkommer denna gång. Likt tidigare är innebär objektet att bruket ej kan nås. Avstängningen är 10 dagar sammanhängande. Kompletterar gärna med ytterligare förtydliganden.*

*PSB 24: Ja, etapp Olskroken avses. Tveklöst medhåll om fortsatta samråd, men att inte ha 5 dagar A som PSB är lika svårt som att ha klar anpassningen i ansökan. Borde väl i ansökan kunna lösas genom hänvisningen till kommande samråd.*

*PSB 25: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretagen, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.*

*PSB 36: Stabilitetsproblem vid utförandet av bullerplanksarbeten samt risk att arbeta i närhet av säkerhetszonen. Stor risk föreligger att sp U/N börjar röra på sig.*

*PSB 37-38: Med anledning av synpunkterna från järnvägsföretag, kommer objektet att omarbetas, och den nya bedömningen är att objektet istället omgraderas till "Övrigt" arbete.*

*PSB 40: Flyttas till vecka 1220-21 torsdag kl 20.00 – tisdag kl 04.30.*

*PSB 42-44: Arbetet flyttas till söndag kl 02.00-09.00.*

*PSB 46: Arbetet startar vecka 1227. Spår ändrat från N till U.*

*PSB 52: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 53: Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182. Arbetet gäller helg vecka 1223.*

*PSB 56: Måndag till fredag avses. Tiden ändras till kl 00.50-05.00.*

*Begränsningspunkt norrut på spår N2 ändras till 182.*

*PSB 57: Nedsättning ändras till sth 90 km/h varannan vecka. Tid justeras till*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*kl 22.35-05.00*

*PSB 58: Ingen trafikal möjlighet att ha både D- och U-tunnel avstängda samtidigt. Tid justeras till vecka 1227 och vecka 1231 spår D2, 44, 45 kl 23.00-06.00 och spår D1 kl 01.00-05.00. Vecka 1229 spår D2, 44, 45 kl 01.00-05.00 och spår D1*

*kl 23.00-06.00.*

*PSB 59: Arbetet förläggs till påsken. Samordnas och utökas med PSB 69.*

*PSB 61: Helger 55 tim och nätter avses. Detta arbete var tänkt att ingå i avstängningen på spår 1 i Stockholms södra objekt 74528. Men stänga U-spår i Stockholms södra vecka 1227 – vecka 1245 var inte aktuellt, så konsekvensen blir avstängningen enligt objekt 74527.*

*PSB 62-63: Begränsningspunkt norrut justerad till stopplykta 279.*

*PSB 64: Bortfaller.*

## YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN OCH ÖRESUNDSTÅG AB

- **PSB nr 8:** Åtgärderna är nödvändiga för att kunna starta regionalstågstrafik Växjö – Hässleholm. Det är rätt omfattande avstängningar av södra Sveriges pulsåder, aortan i tågtrafiken, Södra stambanan. Trafikpåverkan blir väldigt stor och vi är inte kompetenta att bedöma relevansen i aviserade avstängningstider, men vi förutsätter att Trafikverket vidtar alla åtgärder vid genomförandet för att minimera trafikpåverkan och därmed den direkta kundpåverkan.

- **PSB nr 9:** Ombyggnad av Stehag skulle redan ha varit gjord och Skånetrafiken och Öresundståg är fortsatt välvilliga till genomförande. Avstängningstiderna har diskuterats tidigare men precis som för PSB nr 8 gäller: Det är rätt omfattande avstängningar av södra Sveriges pulsåder, aortan i tågtrafiken, Södra stambanan. Trafikpåverkan blir väldigt stor och vi är inte kompetenta att bedöma relevansen i aviserade avstängningstider, men vi förutsätter att Trafikverket vidtar alla åtgärder vid genomförandet för att minimera trafikpåverkan och därmed den direkta kundpåverkan. Den stora avstängningen på 92 h ligger planerad till påskhelgen, något som Skånetrafiken/Öresundståg ser som villkorat för genomförandet. Förvisso är påsken en stor reshelg men alternativen är så mycket sämre att det inte är några realistiska alternativ.

- **PSB nr 10:** Kommer att kräva en kraftigt utglesad trafik för att överhuvudtaget kunna genomföras. Frågan som måste ställas är om detta inte kan vänta och ske i samband med fyrspårsutbygganden Flp-A1 som förväntas dra igång om några år (klart 2017-2018)? Anläggningen har förvisso ett uttalat upprustningsbehov, men finns det inga andra alternativ med ett utökat underhåll av kontaktledningen som ju får en betydligt mindre trafikpåverkan och därmed kundpåverkan? Om det nu inte är möjligt utan att jobben måste genomföras som planerat så är vi av uppfattningen att Trafikverket måste styra kapacitetstilldelningen under särskilda former, samordnat och integrerat med den årliga kapacitetstilldelningen. Det lär inte fungera om berörda järnvägsföretag själva skall göra anpassningar och ta sitt eget ansvar för att detta arbete skall kunna genomföras. Erfarenheter från tidigare år säger att ju tidigare denna särskilda process kommer igång desto bättre har trafikavvecklingen verkligen fungerat. Likaså måste



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

anpassningarna göras som en del i tågplanen om än i särskild ordning.

- **PSB nr 11:** En favorit i repris där vi har ett sedan tidigare väl etablerat upplägg med anpassade tåglägen och därtill anpassad ersättningstrafik med buss. En förändring jämfört med tidigare är tidpunkten på året som kan försvåra möjligheten till anpassade tåglägen in till och ut från Göteborg, då tidigare sedvanliga sommarinskränkningar i Kungsbackapendeln underlättat. En förutsättning är tillgång till spår 1 i Laholm för ett kundvänligt och effektivt byte mellan tåg och buss. Spår 4 i Laholm är tabu, det är okundvänligt och direkt förödande för en sammanhållen fungerande ersättningstrafik. Vidare vill vi kunna vända våra tåg vid Bäsö istället för att behöva köra till Gve och vända. Vi är medvetna om att där finns den del akademiska och vissa praktiska hinder men inget som inte är helt omöjligt att lösa. Det handlar om att göra det enklare, mindre störningskänsligt och mer effektivt för vår del, kvalitetssäkring helt enkelt. Även i Ängelholm är tillgång till spår 1 en förutsättning för ett kundvänligt, enkelt och effektivt byte mellan tåg och buss. Till sist så måste vi, trots alla löften, poängtera vikten av att Kattarpsombyggnaden är klar och att vi har två perronger att kunna utnyttja. Detta då vi kommer att vända Pågatågen där den sista veckan.
- **PSB nr 12 och 14:** Åtgärderna är nödvändiga för att kunna starta regionalstågstrafik Växjö – Hässleholm. Det är rätt omfattande avstängningar. Trafikpåverkan blir väldigt stor och vi är inte kompetenta att bedöma relevansen i aviserade avstängningstider, men vi förutsätter att Trafikverket vidtar alla åtgärder vid genomförandet för att minimera trafikpåverkan och därmed den direkta kundpåverkan. Vi ser dock att dessa objekt måste samordnas så att de stora avstängningarna sker samtidigt och att övriga åtgärder i Gm kan ske när det är avstängt i Vö. Detta för att minimera trafikpåverkan till ett minimum för våra kunder. Nu finns inte ny mötesstation vid Åryd med, den kommer kanske senare, men skulle Åryd tillkomma så bör även avstängningar för denna samordnas med avstängningarna i Vö.
- **PSB nr 16:** Vi förutsätter att Åp kan trafikeras från Bjuv/Hlp.
- **PSB nr 17:** Vi förutsätter att kapacitet finns att köra Pågatåg Helsingborg-Åstorp (-Kristianstad) via Ka-Hlp.
- **PSB nr 19 och 20:** Totalavstängning p.g.a. sprängningsarbeten måste planeras in så det från början finns en tidtabell även för sprängningsarbetena. En fast, taktfast, plan för det är ett måste om det skall tas hänsyn till det en till kunderna annonserad tidtabell. Ett alternativ som måhända är ännu bättre är om PSB 19 och 20 samordnades så att sprängningarna kan göras när det ändå är avstängt Rb-Ck. Sprängningsarbetena kan då kanske effektiviseras och ske på kortare tid, och då kan det kanske vara väl så bra att stänga av en längre sträcka, Kh-Ck, under en del av tiden som det är avstängt Rb-Ck. Återigen, det handlar om att minimera kundpåverkan både i tid och i omfattning.

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*PSB 8: Tidsbehovet utgår från värsta tänkbara scenario. Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Totalavstängningar kommer dock att krävas – bl.a. p.g.a. bryggbyten och lansering av GC-tunnlar. Tågplaneanpassningar i ansökan för tågplan 2012 erfordras för de två största avstängningarna, dvs vecka 1215 (90 timmar Hästveda) samt vecka 1240 (72 timmar Diö). Övriga avstängningar klassas om till övriga banarbeten.*

*PSB 9: Arbetena vecka 6 kan ej flyttas. Arbetenas ordningsföljd bygger på projektering som gjordes till våren 2010. Viktiga signalresurser är sedan länge uppbokade till just påsken 2012, varför den stora inkopplingen då inte kan flyttas. Vår bedömning är att jobben går att utföra samtidigt med objekt 75994 (totalavbrott Stockholm Södra). Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen för tågplan 2012. Särskilda möten kommer att hållas.*

*PSB 10: Kontaktledningsanläggningen i skriande behov av upprustning. Trådbytet kan inte vänta till fyrsparutbyggnaden. Stolphyte m.m. planeras dock att utföras i samband med den. Projektering är ännu inte klar, men järnvägsföretags önskemål om dubbla stationssträckor helger kommer att tas i beaktande. Särskild trafikeringsplan kommer att tas fram för perioden. Kapacitetstilldelningen ska påbörjas i god tid och förslag tas fram av Trafikverket. Särskilda möten med järnvägsföretag krävs. Med anledning av det kommer objektet att klassas om till övrigt banarbete.*

*PSB 11: Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i den vanliga processen. Trafikutväxling mellan tåg och buss får ske i Laholm respektive Ängelholm. Sista veckan i Kattarp. Trafikutväxling i Båstad södra ej möjligt i nuläget pga signaltekniska orsaker (går ej att vända tåg på linjen). Önskat spårval i Laholm bör anges i tåglägesansökan.*

*PSB 12,14: Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Gemla ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Dagtidjobb kommer dock att krävas av ekonomiska, tekniska och arbetsmiljöskäl.*

*Trafikverkets bedömning är att samordning med PSB 14 ska göras. Särskilda möten kommer att hållas med järnvägsföretagen och projektet. Ny mötesstation i Åryd kommer att vara i drift vid tidpunkten för arbetena.*

*PSB 16: Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i processen för tågplan 2012.*

*Tidsbehovet på Södra stambanan utgår från värsta tänkbara scenario.*

*Målsättningen är att samordna avstängningarna på bästa möjliga vis. Eftersom projektering för Pågatåg Nordost ännu inte är gjord kan dock projektet inte utlova något med säkerhet. Fram emot april/maj 2011 bör projektet ha en tydligare bild av möjligheterna att samordna och minska tiderna. Åstorp kan trafikeras via Bjuv t.o.m. vecka 1232. Åstorp via Hasslarp trafikabelt hela perioden med hänsyn till övrig trafik.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

PSB 17: Ansöks omledningslägen i april 2011, kommer de att hanteras i processen för tågplan 2012. Se även svar från PSB 16.  
PSB 19-20: PSB 19, PSB 20 är två separata projekt och vår bedömning nu är att samordning mellan projekten inte kan ske.

### **BILAGA 3.3 BEVAKNING AV DRIFTPLATSER – YTTRANDE FRÅN KALMAR LÄNS TRAFIK AB**

Kalmar Läns Trafik AB (KLT) begär en ändring i Bilaga 3.3 - Bevakning av driftplatser inför 2012. KLT är en av avtalsparterna tillsammans med Jönköpings Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg och Hallandstrafiken i Krösatågsavtalet med DSB Småland. I avtalet finns en option att utöka trafikvolymen genom att förlänga trafiken från Hultsfred till Oskarshamn. KLT:s ägare kommer under november månad besluta om att göra avrop på optionen, med trafikstart från Tågplan 2012. I Krösatågsupplägget finns möjlighet att inom befintlig fordonsflotta förlänga 3 tågpar mellan Hultsfred och Oskarshamn. Trafiken ska köras veckans samtliga dagar. Trafikupplägget är körbart med trafikupplägget på Stångådalsbanan om driftsplats Mörlunda lokalbevakas. KLT begär härmed att driftplats Mörlunda omkategoriseras från kategori D till kategori B i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) 2012 i bilaga 3.3.

*Trafikverkets kommentar:*

*Den aktuella frågan om Mörlunda som KLT lyfter fram är under beredning inom Trafikverket.*

### **BILAGA 4.1 INNEHÅLL I ANSÖKAN OM KAPACITET – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

#### **6.7 Tillträde till spårkapacitet för uppställning**

Av beskrivningen framgår inte om det råder någon skillnad i prioritet beroende av vilket av ansökningsalternativen A, B eller C som används vid beställning av uppställningskapacitet. SJ utgår i denna del från att ansökningsalternativen är neutrala. Om så inte är fallet behövs ett förtydligande.

*Trafikverkets kommentar:*

*Den enda prioritet som finns gällande uppställning och de olika alternativen är följande: "Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon" enligt 5.3.7.1 tjänsten Uppställning. I övriga fall eftersträvar Trafikverket att lösa konflikter genom samråd.*

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

## **BILAGA 4.2 PRIORITERINGSKRITERIER - YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

### 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 SL:s 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. 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 tidsspann som man kan disponera. Det är inte osannolikt att ett sådant tidsspann upptar mer kapacitet än vad som verkligen behövs för de nödvändiga växlingsrörelserna. Så länge det inte finns några

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

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:*

Styva tidtabeller

*Utredning av styva tidtabeller är påbörjad. Beträffande det samhällsekonomiska värdet av styva tidtabeller i detta sammanhang inte avser nytta av hela systemet utan onyttan av att ett enstaka tåg avviker på något sätt från detta. Den kostnaden är inte, som SL uttrycker, "ett mycket högt värde". Trafikverket avser därför inte att användandet av prioriteringsmodellen ska vänta tills värden arbetats fram för styva tidtabeller.*

Tomtåg

*Den samhällsekonomiska modellen beräknar förändringar i produktionskostnader och kostnader relaterat till transportarbetet. För tomtåg förekommer inget transportarbete. Prioriteringsmodellen innebär på inget sätt att något tåg ska stå tillbaka för något annat. Däremot beräknas ovanstående kostnader (produktion, transportarbete). Att tomtåg på väg till ett uppdrag skulle representera högre samhällsekonomiskt värde är fel, förhållandet är identiskt med ett tomtåg på väg från ett uppdrag. För att tomtåget ska komma i tid till sitt uppdrag måste det helt enkelt lämna sin uppställning/underhåll tidigare. Om all tomtågstid anses medföra ökade underhållskostnader bör SL presentera fakta och utredningsunderlag som intygar detta. I övrigt går det inte att hänföra SL:s argumentation till en samhällsekonomisk kostnadsanalys.*

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.*

## **BILAGA 4.2 KAP 4 PRIORITERINGSKATEGORIER FÖR ASSOCIATIONER – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

Identifieringsvillkor för godstransport var "Antal vagnar" i samrådsutgåvan till JNB 2011. Detta ändrades till "Berörda godsvagnars vagnvikt" i den slutgiltiga versionen. Vagnvikt är visserligen något bättre än antal vagnar, men långt ifrån bra. Ett godståg kan dimensioneras av längd, d.v.s. innehålla skrymmande men lätt gods. Ett annat kan innehålla tungt, ej skrymmande gods och dimensioneras av vikt. Om gods är skrymmande eller inte, lätt eller tungt, säger inget om hur högvärdigt det är eller hur störningskänsligt omloppet är. Ett tåg med lätt, skrymmande, högvärdigt gods som körs i ett störningskänsligt omlopp, tex posttågen, kan med andra ord ha svårt att nå upp till högsta prioriteringsklass även om större delen av tåget berörs. Ett tåg med tungt, ej skrymmande gods kommer

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

däremot snabbt upp i högsta klass även om det inte är högvärdigt eller särskilt störningskänsligt.

Vi anser att man måste se till värdet för kunden av snabba transporter och störningskänsligheten på omloppen när associationen placeras in i en prioriteringskategori. Man måste med andra ord bland annat ta hänsyn till om tåget tillhör kategori GS eller GF när prioriteringskategorin för associationer bestäms.

*Trafikverkets kommentar:*

*Green Cargo har fog för sin kritik men Trafikverket kan inte ändra det berörda till JNB 2012. Det finns behov av att se över de frågor som Green Cargo tar upp. Det är för tidigt att utan ytterligare analys genomföra Green Cargos önskemål rakt upp och ner. För övrigt behöver prioriteringskategorierna ses över för godstrafiken så att de blir tillräckligt marknadsanpassade och uppfattas som tydliga. Trafikverket ber att få återkomma.*

#### **BILAGA 4.3 TRAFIKKALENDER – YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

##### **Trafikkalendern 2012.**

**Datum på trafikeringsperiod skall vara enligt Green Cargo**

**W=2011-12-11 – 2012-07-08,2012-08-13 – 2012-12-08**

**Q=2012-07-09 – 2012-08-12**

**Trafikeringsperiod W och Q saknas.**

*Trafikverkets kommentar:*

*Perioderna har tjänat ut sitt syfte i och med att nya flexibla planeringsverktyg i nuläget skapar perioder efter behov. I övriga Europa existerar inte trafikeringsperioder på motsvarande sätt.*

#### **BILAGA 4.4, KAP 3 TRÅNGSEKTORPLANER PRIORITERINGSKRITERIER - YTTRANDE FRÅN STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK AB**

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

Det står i kapitel 3.1 att ankomst- och avgångstider för tåglägeskanalerna från Stockholm C norrut och söderut finns specificerade, men de anges inte, och det hänvisas inte heller till var de finns angivna.

Enligt PSB62 och PSB63 (i bilaga 3.2) kommer det att vara enkelspårstrafik på del av sträckan Stockholm C – Stockholm S under nästan halva tågplanens giltighetsperiod. En särskild trångsektorsplan för denna period måste finnas med i den fastställda JNB 2012 för att järnvägsföretagen ska ha en rimlig chans att kunna

2011-03-28

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

planera sin trafik för denna period. (SL/Stockholmståg motsätter sig dock denna enkelspårstrafik; se synpunkter på PSB ovan.)

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 14 är avsatta för trafik till/från innerspären på sträckan Stockholms södra – Älvsjö och 10 till/från ytterspären på samma sträcka. För att ett tåg inte ska ta två tåglägen i anspråk anser vi att tåg som framförs på innerspären på sträckan Stockholms södra – Älvsjö, även ska fortsätta på innerspären 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 ytterspären hela vägen mellan Stockholms södra och Flemingsberg. Detta är synnerligen viktigt under högtrafikperioderna.

SL planerar för närvarande inte att under T12 ansöka om mer än 14 tåglägen per timme genom centrala Stockholm, med undantag för morgonens maxtimme där vi planerar att ansöka om 15 tåg per timme söderut, vilket vi har redan i T11. Med den planerade förlängningen av pendeltågstrafiken till Uppsala i T13 kommer SL under vissa högtrafiktimmor behöva öka sin trafik till 16 tåg per timme och riktning genom centrala Stockholm.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi lägger in nedanstående text i början av kapitel 3.*

*Trångsektorsplanerna i sin helhet är publicerade på Trafikverkets webbplats:*

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Jarnvag/Planeratrafik/Jarnvagsnatsbeskrivning/Trangsektorsplaner-2012/>

*SL har framfört synpunkter på utveckling av Trångsektorsplanerna. Det är uppgifter om banarbetens påverkan, trafikstruktur mellan snabba och långsamma tåg och utnyttjande av kanalsystemet söder om Stockholm C, samt uppgifter om trafikefterfrågan 2012 och 2013. Vi noterar dessa uppgifter. Dessa uppgifter är input till 2013 års trångsektorsplan Mälardalen.*

#### **BILAGA 4.4 KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR – YTTRANDE FRÅN CARGONET AB**

Cargonet har synpunkter på Trångsektorplan Göteborg där vår trafik inte får plats under tid som vi kan köra nämligen timme 20-21 från Göteborg mot Alingsås. Trafik från/till Gb är som ni vet mycket känslig och håller en högre prio än ex hamntrafik från Hisingen. Att sedan försöka få in ank trafik ex från Luleå i dessa tidsspar fungerar inte. Samkörning för persontrafiken och att tåglägeskanaler endast kan tänkas vid "högtrafiken" som då inte är kring sen kväll och tidig morgon önskas

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi noterar er efterfrågan om att köra godstrafik från Göteborg mot Alingsås kl. 20 – 21 och att det finns konflikter med annan trafik. Dessa uppgifter är input till 2013 års trångsektorsplan Göteborg.*

*Vi framhåller även att trångsektorsplanerna är ett stöd för planeringen och är ej att betrakta som förutbestämda. Trångsektorsplanerna ska gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller. Frågan om trångsektorsplanernas giltighet är under prövning av Transportstyrelsen.*

#### **BILAGA 4.4 KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR – YTTRANDE FRÅN A-TRAIN AB**

3.1: Enligt trångsektorsplanen är det 18 tåglägen/timme och riktning på ytterspären inklusive tåglägen för återställning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Vi har korrigerat till 18 tåglägen/timme för ytterspären Stockholms central och norrut. Vi hade felaktigt angivit 16 tåglägen/timme i bilaga 4.4 samrådsversion.*

#### ***Yttranden och kommentarer om del 2***

##### **YTTRANDE FRÅN SJ AB**

#### **Fortsatt behov av att förstärka leverantör/kundrelationen mellan Trafikverket och tågoperatörerna**

Trafikverket har under flera års tid uttalat en vilja att ta ett utökat ansvar för avvikelser från avtalad leveranskvalitet. Några förändringar i detta avseende har emellertid inte föreslagits i förevarande samrådsutgåva av Trafikverkets allmänna villkor.

Liksom tidigare måste SJ därför rikta kritik mot att de allmänna avtalsvillkoren inte återspeglar den leverantör/kundrelation som Trafikverket och järnvägsföretagen har. Det saknas konkreta möjligheter att göra gällande sanktioner mot Trafikverket då Trafikverket inte uppfyller sina åtaganden. Det finns t.ex. ingen rätt för järnvägsföretag att kräva ersättning för kostnader som uppstår på grund av avvikelser från avtalad leveranskvalitet. Den gångna vintern utgör ett tydligt exempel på detta. SJ ådrog sig omfattande kostnader på grund av att Trafikverket inte hade förmåga att hålla infrastrukturen farbar. SJ anser att skadelidande part, i enlighet med gängse praxis i avtalsrelationer mellan leverantör och kund, ska äga rätt till ersättning för direkta merkostnader som uppstår till följd av brister i den andra partens prestation. Vidare bör Trafikverkets ansvar för



2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

sakskador som uppkommer till följd av underlåtenhet att hålla spåren hinderfria förtydligas i punkt 5.3 punkt c). Det bör klart och tydligt anges att Trafikverket ansvarar för skada som uppstår till följd av hinder i spår, t.ex. nedfallet träd eller snö/is som orsakar skada på fordon, och detta alldeles oberoende av att spåren i sig inte blivit fysiskt skadade.

I stället för att utöka sitt ansvar väljer Trafikverket att hänvisa till pågående översyn av järnvägslagstiftningen med anledning av att Sverige inte implementerat EU-direktiv i första järnvägspaketet. Denna översyn kommer visserligen med all sannolikhet att leda till lagstiftning om åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet. Bland annat föreslås bestämmelser om ekonomiska incitamentssystem. Föreslagna förändringar välkomnas av SJ. Alla åtgärder som syftar till att höja kvaliteten i järnvägssystemet är bra. Trafikverket aviserar att den kommande lagförändringen förmodligen också kommer att leda till förändringar i järnvägsnätbeskrivningen, bland annat i de allmänna avtalsvillkoren. Särskilt samråd avseende detta kommer att ske vid senare tillfälle. SJ inväntar med spänning dessa förändringar, men vill redan nu framhålla att de inte är tillfyllest. Ett ekonomiskt incitamentssystem kan inte ses som ett substitut till bestämmelser om ersättningsansvar, utan bör kompletteras med bestämmelser om ersättningsansvar enligt SJs förslag i föregående stycke. Ett incitamentssystem syftar till att frammana ett visst beteende. Om avvikelser från avtalad kvalitet ändå uppstår och leder till skada är det fullt naturligt och logiskt att skadelidande part erhåller ersättning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket ser över de Allmänna avtalsvillkoren tillsammans med branschen. Det är riktigt att det finns ett ekonomiskt samband mellan banavgifter, risktagande och ersättningsnivåer. Trafikverket har i JNB 2011 och i JNB 2012 infört utökade ersättningsnivåer i form av reklamationer och incitamentsmodeller.*

## **ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR KAP 5.16 – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

I många fall kan inte utredning i fråga om ansvar för uppkommen skada läggas fram inom 90 dagar. I den praktiska tillämpningen av bestämmelsen har det följaktligen lett till att parterna accepterat att en anmälan om skada lämnas inom 90 dagar. Krav på ersättning framställs därefter när utredning om ansvar kan läggas fram. Bestämmelsen bör uppdateras för att motsvara denna faktiska tillämpning.

### **Fördelning av ansvar mellan järnvägsföretag för uppkomna skador**

I samrådsyttrande över JNB 2011 efterfrågade SJ en reglering av ansvarsförhållande olika järnvägsföretag emellan. I samrådssvaret uttalade dåvarande Banverket att det inte var något som kunde införas i JNB 2011, men att man var öppen för en fortsatt diskussion i ämnet. I avvaktan på lagstiftning inom detta

2011-03-28  
Ärendenr: TRV 2010/32527  
Projektnr:

område kvarstår önskemålet från SJ:s sida. När det uppstår skador hos ett järnvägsföretag till följd av ett annat järnvägsföretags tågdrift, är det skadelidande järnvägsföretaget hänvisat till att kräva ersättning enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Det krävs följaktligen att skadelidande part kan påvisa vårdslöshet hos det andra järnvägsföretaget.

Enligt SJ:s mening bör Trafikverket ta ansvar för skador som ett järnvägsföretag förorsakar ett annat. Ansvaret kan konstrueras på motsvarande vis som gäller mellan Trafikverket och järnvägsföretagen enligt punkt 5.3 i nuvarande lydelse av de allmänna avtalsvillkoren. Självfallet ska inte Trafikverket stå självständigt ansvar för skador som ett järnvägsföretag förorsakar ett annat, utan ersättningsskyldighet förutsätter att Trafikverket i sin tur erhåller ersättning från den part som förorsakat skadan.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket avser att se över de Allmänna avtalsvillkoren tillsammans med branschen.*

## **BILAGA 1 FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE SÄKERHET – YTTRANDE FRÅN SJ AB**

### ***Kommentarer Bilaga 1 – del 2***

Det styrande dokumentet BVF 521.10 är i behov av modernisering och omarbetning utifrån flera perspektiv. Dokumentet är upprättat redan 1996 och vi konstaterar att det inte i tillräcklig grad tar hänsyn till dagens kunskap och tillämpningar inom området människa-teknik-miljö.

*Trafikverkets kommentar:*

*Synpunkten kommer att beaktas i Trafikverkets revideringsarbete gällande styrande dokument.*