

Datum  
2009-12-08

Ert datum

Diarienummer  
F09-3438/TR00

Er beteckning

Generaldirektören  
SE-781 85 BORLÅNGE  
Besöksadress:  
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0774-44 50 00  
Telefax 0243-44 50 09  
[www.banverket.se](http://www.banverket.se)

## **Banverkets redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2011**

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför Järnvägsnätsbeskrivning 2011 och Banverkets respons på dessa.



Mino Akhtarzand

Kopia till:

Diariet

Handläggare:  
Håkan Dahlqvist  
Tel. 0243-445631  
Mobil 070-325 30 79  
[hakan.dahlqvist@banverket.se](mailto:hakan.dahlqvist@banverket.se)

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## SÄNDLISTA

A-Train AB

AB Storstockholms Lokaltrafik

Bombardier Transportation Sweden AB

Branschföreningen Tågoperatörerna

CargoNet A/S

DB Schenker Rail Scandinavia A/S

Green Cargo AB

Jönköpings Länstrafik

Norrköpings kommun

Samtrafiken i Sverige AB

SJ AB

Skånetrafiken

Svenska Tågkompaniet AB

TGOJ Trafik AB

Veolia Transport Sverige AB

Västtrafik AB

Banverkets webbplats

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Yttranden och kommentarer om del 1.....	4
Allmänna kommentarer:.....	4
Yttranden och kommentarer om kapitel 1:.....	13
Yttranden och kommentarer om kapitel 2:.....	14
Yttranden och kommentarer om kapitel 3:.....	17
Yttranden och kommentarer om kapitel 4:.....	23
Yttranden och kommentarer om kapitel 5:.....	45
Yttranden och kommentarer om kapitel 6:.....	47
Yttranden och kommentarer om bilagor, Del 1.....	93
Yttranden och kommentarer om del 2, allmänna avtalsvillkor .....	121
Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB) .....	125

## Yttranden och kommentarer om del 1

### Allmänna kommentarer:

#### Yttrande från CargoNet AS

##### JNB 2011

Vi mener at Banverkets informasjon og gjennomgang av tiltakene i PSB er godt gjennomført, men vi mener mer av dette bør samles på samme dag og på samme sted slik at ressursbruken for oss trafikkutøvere blir mer rasjonell og fornuftig. Slik det er nå bruker man for mange dager til møter og reise.

Vi synes også at dokumentasjon og innhold i JNB er så omfattende at samrådstiden burde vært noe lengre slik at vi får gjort en grundig prosess på JNB.

VI oppfatter at Banverket legger opp til mange forenklinger for sin del av arbeidet, men vi føler at det administrative arbeidet for oss som operatør øker. Vi vil her peke på det nye forslaget om prioriteringskriterier hvor vi blir bedt om å tenke "tågbestillingsinformasjon" på en ny måte, for eksempel begrepet "preferenstid". Vi føler at vår bestilling blir mer omfattende enn før og at vår oppfølging av resultatet vil bli mer arbeidskrevende enn tidligere. I tillegg vil det bli en hektisk sommer ettersom perioden trafikkutøverne har til å presentere synspunkter er blitt kortere (forslaget er 5. juli til 6. august 2010)

Vi er skeptisk til at Banverket skal ha nytt system med avgifter hvor baneavgiftene skal forbobles over en 4-års periode. Vi føler at dette samt den nye avgiften "oppstillingspenger" vil medføre mye administrativt arbeid i form av tett oppfølging og fakturakontroller.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag.*

*Det är viktigt med en bra dialog mellan Banverket och branschens aktörer i den fortsatta utvecklingen av tjänster och avgifter.*

### Yttrande från SJ AB:

#### Sammanfattning

- Höjda banavgifter måste gå direkt till ökade insatser för förbättrad banhållning och inte tas till intäkt för minskade anslag till Banverket. En generell nivåhöjning behövs för att säkra kvaliteten i banstandard och kraftförsörjning.
- Det är beklagligt och icke affärsmässigt att de höjda banavgifterna ännu inte innehåller någon koppling till Banverkets kvalitetsåtaganden som leverantör av tåglägen.
- Rätt utformade är differentierade banavgifter ett verksamt styrinstrument, inte minst i storstadsområdena. Den föreslagna banavgiftsmodellen styr emellertid inte mot en optimal kapacitetsfördelning och tjänar därmed inte sitt syfte. För att uppnå detta behövs betydligt kraftfullare incitament, t.ex. genom högre avgifter på hårt belastade delar av nätet och lägre på lågt belastade samt generellt lägre på hela nätet under lågtrafik.
- Prioriteringskriterierna för kapacitetstilldelningen missgynnar kommersiell fjärtrafik. Exempelvis värderas en s.k. "Storpendel" med 76 resande i samma klass som ett multipelkopplat X 2000-tåg ("Fjärr-express") med 600 resande. Med hänsyn tagen även till s.k. kostnadsparametrar blir detta oacceptabelt och leder till att järnvägens konkurrenskraft för långväga resor minskar i strid med samhällsekonomiska mål, kopplade till miljö- och klimatpåverkan och regional balans. Modellen för kapacitetstilldelning är ofullgånget och kan inte tillämpas i skarpt läge utan vidare arbete.
- Auktioner kan endast vara en sista utväg för hantering av konflikter mellan tåglägen. Den praktiska tillämpningen är mycket svårbedömd och måste följas och värderas löpande. SJ ifrågasätter vidare nyttan och effekterna av en s.k. andraprisauktion.
- Banverket måste ta ekonomiskt ansvar för egna leveransbrister som medför ersättningar för SJ enligt till förordningen (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, som gäller redan från och med den 3 december 2009.
- Den nya reklamationsmöjligheten för järnvägsföretagen vid brister i Banverkets leverans av tåglägen är ett positivt steg. De föreslagna ersättningsnivåerna är emellertid alldeles för låga och knappast värda den administrativa insatsen.

## **Allmänna synpunkter – del 1**

### **Höjda och differentierade banavgifter**

Det finns uppenbara brister i tillförlitligheten i järnvägsanläggningarna. En generell nivåhöjning av drift- och underhållsanslagen till Banverket behövs för att säkra kvaliteten i banstandard, signalsystem och kraftförsörjning. Jämn och hög underhållsstandard måste vara en självklar norm för trafikstarka stråk.

SJ konstaterar att de nu föreslagna höjda banavgifterna för år 2011 utgår från de politiska direktiv regeringen uttryckt bl.a. i budgetpropositionen 2009/10. Utifrån dessa har Banverket tagit fram konkreta förslag till nya banavgifter.

SJ utgår från att de höjda banavgifterna även fortsättningsvis går direkt till ökade insatser för förbättrad banhållning, framför allt i form av förbättrad kvalitet i alla avseenden. I annat fall äventyras den positiva utvecklingen av tågtrafiken till förmån för andra transportslag. För att bibehålla balansen mellan transportslagen borde rimligen en motsvarande avgifts- alternativt skattehöjning även ske på vägtrafikområdet.

Banverket har inte dokumenterat några konsekvensanalyser av de genomgripande förslag som nu presenteras i JNB 2011 till följd av regeringens aviserade fördubbling av banavgifterna. Sådana analyser - utifrån de transportpolitiska målen – bör genomföras innan de nya förutsättningarna slutligen läggs fast. SJ ser de föreslagna förändringarna inte som de första stegen mot en ny modell utan närmast som en försöksverksamhet i full skala.

Rätt utformade är differentierade banavgifter ett verksamt styrinstrument, inte minst i storstadsområdena. Enligt SJ:s bedömning är Banverkets förslag till banavgifter i JNB 2011 inte tillräckligt kraftfulla som incitament för att både öka kapacitetsutnyttjandet och skapa mervärde som kommer både resenärer och tågoperatörer till del. Det nu lagda förslaget leder knappast till att tågoperatörerna ändrar sina trafikupplägg i väsentlig grad i syfte att minska trängselproblemen.

Det finns flera alternativa sätt att differentiera banavgifter. För att få en omfördelning av trafik under dygnets timmar och mellan olika banor behövs kraftigare incitament, t.ex. genom större avgiftshöjningar på högt belastade delar av järnvägsnätet, sänkta avgifter dels i lågtrafik dels där det finns alternativa, parallella stråk. Det är också nödvändigt att ställa tydliga kvalitetskrav på operatörerna för att begränsa antalet tåg på högt belastade delar av nätet. Så långt det är möjligt bör trafik som orsakar stort slitage och/eller driftstörningar på infrastrukturen reduceras på högt belastade delar av bannätet. Ett första steg vore att införa lägre avgift, t ex. för tåg med "mjuka boggiar" (minskat spårslitage) respektive "autodrop" (minskad risk för kontaktledningskador).

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

SJ anser att Banverket bör utreda konsekvenserna av andra möjligheter till differentiering av banavgifterna än de nu föreslagna. En kapacitetsavgift som är beroende av belastning och varierar från 0 till 10 kr per tågkilometer och endast tas ut under högtrafiktid är ett intressant alternativ. En sådan avgift, som ersätter passageavgiften, skulle ge ökat incitament att köra vid andra tider eller alternativa vägar. Överslagsmässigt skulle den ge ungefär samma intäkt till banhållningen som förslaget i samrådsversionen.

### **Prioriteringskriterier vid kapacitetsfördelning**

Tilldelningsprocessen av kapacitet på spåret är av största vikt för den kommersiella persontrafiken på järnväg. Banverkets metoder och modeller för detta måste hela tiden vara föremål för översyn och utveckling. Vunna erfarenheter måste tas till vara och återkopplas i kapacitetstilldelningsprocessen. För långväga persontrafik (och godstrafik) är det särskilt nödvändigt att tänka i hela stråk; erforderlig prioritet måste säkerställas längs hela den aktuella sträckan och inte enbart i vissa punkter.

SJ ser uppenbara risker i att de prioriteringskategorier som nu presenteras för persontrafik kan leda till att kommersiell fjärtrafik missgynnas på bekostnad av olika typer av samhällsstödd lokal och regional trafik. Exempelvis värderas en s.k. "Storpendel" med 76 resande i samma klass som ett multipelkopplat X 2000-tåg ("Fjärr-express") med 600 resande. Med hänsyn tagen även till s.k. kostnadsparametrar blir detta oacceptabelt och leder till att järnvägens konkurrenskraft för långväga resor minskar i strid med samhällsekonomiska mål, kopplade till miljö- och klimatpåverkan och regional balans. Modellen för kapacitetsfördelning är ofullgånngen och kan inte tillämpas i skarpt läge utan vidare arbete.

### **Tåglägesauktion efter tvistlösning**

Banverket önskar i förslaget introducera ett auktionsförfarande som ett nytt verktyg att fördela kapacitet i ett läge med överbelastad bankapacitet där två likvärdiga lösningar står emot varandra. Detta skall enligt Banverket kunna användas när det inte gått att lösa kapacitetstilldelningen inom ramen för den ordinarie tilldelningsprocessen och när de s.k. prioriteringskriterierna inte heller kan användas.

SJ förutsätter att detta nya verktyg endast kommer till användning när alla andra möjligheter till lösning är uttömda. Det framstår för SJ som svårbedömt, och närmast hasardartat, hur detta förfarande kommer fungera i praktisk tillämpning och vi menar att detta bör hanteras som en försöksverksamhet och utvärderas särskilt. SJ ifrågasätter vidare nyttan och effekterna av en s.k. andraprisauktion.

### **Behov av framförhållning**

SJ har i tidigare remissvar till JNB påpekat att vissa frågor kräver 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. Avseende ERTMS har Banverket tagit med planeringen längre än JNB 2011 vilket är positivt. SJ vill även betona att förändringar i förutsättningar även innefattar andra förändringar i järnvägsnätet såsom t ex stegvis införande av TSD i infrastrukturen, administrativa rutiner eller ändringar i trafikföreskrifter.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket för en dialog med regeringen rörande framtida anslag för verksamheten inom ramen för den årliga budgetprocessen. Regeringen presenterar sin bedömning i budgetpropositionen som lämnades i september. Banverket räknar med att utökade banavgifter kan användas för att finansiera banhållningsverksamhet.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning. I detta första steg ingår bland annat högre ersättning för försenade tåg på grund av Banverket. Således finns det en utökad koppling till kvalitet i Banverkets erbjudande.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Banverket publicerar i samband med JNB en underlagsrapport avseende avgifter. I denna ingår även en presentation av gjorda konsekvensanalyser.*

*Banverket kommer att vidareutveckla såväl tjänster, avgifter och ersättningssystem framöver. Det är viktigt med en fortsatt bra dialog mellan Banverket och branschen och verket kommer att ta med SJ AB:s synpunkter i diskussionerna kring det fortsatta utvecklingsarbetet.*

*Auktionsmodellen kommer enbart att tillämpas i de situationer när de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna inte kan ge vägledning. De inblandade parterna påverkar och ansvarar i hög grad för om en tvist hamnar i budgivning eller ej, genom sina ställningstaganden och förmåga att hitta alternativa lösningar. Det är naturligtvis alltid bäst om parterna kan verka för att hitta kompromisslösningar i processens tidigare faser.*

*Andraprisauktionen har viktiga fördelar före traditionell budgivning, framför allt i det att varje budgivare kan fokusera på att beräkna sin egen värdering innan ett anbud lämnas utan att behöva göra en bedömning av vilket bud man tror att konkurrenten kommer att lägga. Om det uppstår ett behov av att använda budgivning för att slutligt lösa tvister har Banverket för avsikt att ånyo informera inblandade budgivare om dessa förhållanden.*

*Ett stort antal förändringar genomförs i samband med JNB 2011 inkl införande av en auktionsmodell. Banverket har identifierat ett behov av*



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*att göra uppföljningar och utvärderingar kring dessa förändringar där också järnvägsföretagen avses involveras.*

*Se även kommentar till SJ AB:s yttrande över bilaga 4.2 –  
Prioriteringskriterier.*

## **Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

DB Schenker Rail Scandinavia A/S giver hermed samrådssvar vedr. Järnvägsnätsbeskrivningen 2011.

Til at starte med vil vi udtrykke, vi finder det positivt, at Banverket har igangsat en proces for at etablere bedre overskuelighed over mulighederne for jernbanedrift i Sverige og at Banverket arbejder med at søge at forbedre prioriteringerne af den samfundsøkonomiske nytte af forskellige tog ved liberaliseringen af persontrafikken i T11.

Vi finder ligeledes processen omkring dette samråd og informationsmøder for operatørerne vedr. JNB 2011 særdeles gode. Banverket har i høj grad arbejdet for at give operatørerne et godt indblik i hvad liberaliseringen af jernbanen i Sverige kommer til at betyde af ændringer for de enkelte jernbaneoperatører i Sverige.

I det efterfølgende har vi valgt at kommentere to af punkterne i JNB 2011, som vi finder, vil have størst betydning for vores kørsler i Sverige. På de øvrige områder, vi ikke har valgt at kommentere, vil vi i stedet henvise til de kommentarer, der kommer fra Green Cargo - det ene af vores moderselskaber.

*Banverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

## **Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

Järnvägssektorn genomgår de närmaste åren en rad förändringar i form av avreglering av persontrafiken, ny myndighetsstruktur (ett nytt trafikverk), nya prioriteringskriterier för fördelning av tåglägen och nya principer för banavgifter. Marknaden för tågresor och tågtransporter har varit gynnsam och prognoser pekar mot att den positiva utvecklingen kommer att fortsätta under förutsättning att järnvägsföretagen får stabila förutsättningar. Branschföreningen Tågoperatörerna ser fram emot att i en fortsatt nära dialog med Banverket och branschens övriga aktörer bidra till att tydliggöra regelverken för att den positiva tillväxten av järnvägsmarknaden ska kunna fortgå.

**Sammanfattning**

1. Branschföreningen Tågoperatörerna nödgas dessvärre än en gång konstatera att Banverket inte anpassat de allmänna avtalsvillkoren till den förändrade lagstiftningen och utformat dem som leveransavtal med en balans av rättigheter och skyldigheter mellan avtalsparterna.
2. Vi har särskilt pekat på avsaknaden av tydliga kvalitetskrav på Banverkets tillhandahållande av infrastruktur och järnvägsföretagens begränsade möjligheter att göra gällande sanktioner mot Banverket i de fall då Banverket inte uppfyller sina åtaganden.
3. Till JNB 2010 har tillkommit den lagstadgade skyldigheten för järnvägsföretagen att ersätta passagerare vid förseningar, förordning (EG) nr 1371/2007. Branschföreningen Tågoperatörerna menar att det måste finnas en regressmöjlighet för järnvägsföretagen i de fall Banverket orsakat förseningar som leder till ersättningskrav från resenärerna. Vi upprepar därför vårt förslag till ändring av lydelsen i punkt 4.1 i de Allmänna villkoren.
4. Branschföreningen Tågoperatörerna ser risker i att de prioriteringskategorier som nu presenteras kan komma att leda till att kommersiell tågtrafik missgynnas på bekostnad av olika typer av samhällsstödd lokal och regional trafik. Modellen för kapacitetsfördelning förefaller vara allt annat än färdig och ytterligare arbete behövs därför innan den kan börja tillämpas i skarpt läge.

5. Branschföreningen Tågoperatörerna bejakar differentierade banavgifter som princip och välkomnar att sådana på försök införs i storstadsområdena. Vi ifrågasätter dock om Banverkets förslag får avsedd styrande effekt.
6. Branschföreningen Tågoperatörerna ser allvarligt på förslaget till nivåhöjning av banavgifterna, som tillkommit genom regeringens direktiv men arbetats fram i stor hast och utan tillräckligt samråd med järnvägsföretagen. Det saknas också tydliga, genomarbetade konsekvensanalyser av de genomgripande förändringarna.
7. Intäkter från höjda avgifter måste ovillkorligen gå tillbaka till banhållningen och får samtidigt inte medföra sänkta anslag. För att upprätthålla balansen i konkurrensen med andra trafikslag bör motsvarande förändringar i uttaget av avgifter/skatter implementeras även för dessa trafikslag.
8. Branschföreningens sammantagna bedömning är att differentierade och höjda banavgifter redan från 2011, så som de nu har aviserats och presenterats, varken kommer att leda till ökad kapacitet, höjd kvalitet, mindre "skogstid" eller ökad service för järnvägsföretagen.
9. Branschföreningen Tågoperatörerna ifrågasätter starkt lämpligheten med att tillämpa auktioner som tvistlösningsmetod vid kapacitetsfördelning och efterlyser en utredning av om förfarandet är förenligt med EG-rätten.
10. Vi önskar att Banverket överväger situationen noggrant så att det finns redundans i fall det fortfarande saknas ERTMS-fordon vid tidpunkten för driftsättning/byte av trafikeringsssystem till ERTMS.
11. Branschföreningen Tågoperatörerna accepterar inte att Banverket inför en ny rangeravgift redan till 2011 (6.3.2.4). Ej heller är vi beredda att godta föreslagna uppställningsavgifter; de kommer att drabba flertalet fordon som går i godstrafik (6.3.2.).
12. Den nya reklamationsmöjligheten för järnvägsföretagen vid brister i Banverkets leverans av tågägen är ett positivt steg, men de föreslagna ersättningsnivåerna är alldeles för låga och knappast värda den administrativa insatsen (6.5).

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## **Avslutning**

Genom den korta remisstiden för samrådet har Branschföreningen Tågoperatörerna dessvärre inte kunnat gå igenom remissmaterialet på den detaljnivå som hade varit önskvärd.

Vi noterar att Regeringen i budgetpropositionen 2009/10:

” -- gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och främjar konkurrensen på person- och godstransportmarknaden. Detta är centralt för att genomföra regeringens beslut om en stegvis marknadsöppning av persontrafikmarknaden på järnväg. I utvecklingsarbetet ingår även att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. -- ”

Dessvärre har en sådan nära samverkan ännu kommit till stånd. Branschföreningen förutsätter därför att ett fördjupat samarbete inleds omgående utifrån regeringens intentioner. Behovet av att analysera och värdera konsekvenserna av de föreslagna förändringarna är påtagligt. Branschföreningen Tågoperatörerna är beredd att aktivt medverka i detta arbete för en fortsatt positiv utveckling av järnvägsbranschen.

### *Banverkets kommentar:*

*Banverket för en dialog med regeringen rörande framtida anslag för verksamheten inom ramen för den årliga budgetprocessen. Regeringen presenterar sin bedömning i budgetpropositionen som lämnades i september. Banverket räknar med att utökade banavgifter kan användas för att finansiera banhållningsverksamhet.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning, där bland annat avgifter införs för uppställning och användning av spår vid rangerbangårdar – som tidigare varit fria nyttigheter. I detta första steg ingår bland annat högre ersättning för försenade tåg på grund av Banverket. Således finns det en utökad koppling till kvalitet i Banverkets erbjudande.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen (där vissa konsekvensanalyser presenterats och diskuterats), inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Banverket publicerar i samband med JNB en underlagsrapport avseende avgifter. I denna ingår även en presentation av gjorda konsekvensanalyser.*

*Banverket kommer att vidareutveckla såväl tjänster, avgifter och ersättningssystem framöver. Det är viktigt med en fortsatt bra dialog mellan Banverket och branschen. Formerna för detta diskuteras för närvarande med branschen. Banverket kommer att ta med*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*branschföreningens synpunkter i diskussionerna kring det fortsatta utvecklingsarbetet.*

*Se även Banverkets kommentar till Branschföreningen tågoperatörernas yttrande över avsnitt 6.3.2.4 Rangerbangård och 6.3.2.6 Uppställning*

## Yttranden och kommentarer om kapitel 1:

### 1.10.1 Förkortningar - Yttrande från Green Cargo AB

CAB-radio bör tillföras.

*Banverkets kommentar:*

*”CAB-radio” förekommer f.n. inte i JNB 2011 varför ingen komplettering kommer att utföras av avsnittet.*

### 1.10.2 Definitioner - Yttrande från Green Cargo AB

Bärgning.

Definitionen bärgning bör förtydligas. ”Bärgning: åtgärder i förekommande fall efter avslutad röjning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom”, *efter det att fordonet åter satts på spår och kan transporteras från plats anvisad av Banverket.*

Det behövs ett förtydligande för att mera exakt fastställa var ansvaret på en olycksplats övergår från en part till en annan.

Tågläge.

Definitionen av tågläge känns snäv, Banverket har valt definition med innebörden att järnvägsfordonet flyttas från en plats till annan. Vi anser att definitionen borde omfatta även järnvägsfordons uppställning på såväl tågspår som sidospår. Green Cargo finner den senare definitionen heltäckande och tillämpbar även vid tilldelning av kapacitet inne på stationer/bangårdar, vi föreslår därför att Banverket breddar sin definition av tågläge.

*Banverkets kommentar:*

*En likalydande synpunkt framfördes av Green Cargo i samband med samråd avseende järnvägsnätsbeskrivningen för 2010. Banverket hänvisar till den kommentar som Banverket då lämnade.*

## Yttranden och kommentarer om kapitel 2:

### 2.2.5 Ansvar - Yttrande från Green Cargo AB

I andra strecksatsen refererar ni till Järnvägstrafiklagen, vi vill bara understryka att järnvägen i detta sammanhang är att betrakta som Banverket.

Sista stycket är ett avsteg från samma lag. Green Cargo nöjer sig med att konstatera att vi inte är överens med Banverket kring hur tredjeman skall hanteras.

*Banverkets kommentar:*

*En likalydande synpunkt framfördes av Green Cargo i samband med samråd avseende järnvägsnätsbeskrivningen för 2010. Banverket hänvisar till den kommentar som Banverket då lämnade.*

### 2.3.1 Ramavtal - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB

#### Kapitel 2.3.1 – Ramavtal

SL har ramavtal med staten, även om de delvis tillkommit innan ordet "ramavtal" var uppfunnet. Avtalen är tillkomna sedan flera år tillbaka, men likafullt så gäller de fortfarande. Dessa avtal är alltså bindande för Banverket. Vi anser att de ska arbetas in i Järnvägsnätsbeskrivningen och därmed blir en förutsättning för kapacitetsfördeiningen. Alternativet är att ramavtalens innehåll ges högsta prioritet i prioriteringskriterierna.

För SLs del gäller i detta sammanhang den del av Strängööverenskommelsen som behandlar kapacitet och prioritet. För närvarande pågår förhandlingar mellan Stockholms läns landsting och staten om en förlängning eller förändring av detta avtal, men i avvaktan på att den förhandlingen slutförts gäller avtalet fortfarande oförändrat. Avtalet reglerar den minsta nivån avseende vilken kapacitet och prioritet pendeltågen ska erhålla.

*Banverkets kommentar:*

*Något formellt krav på redovisning av avtal som har påverkan på kapacitetstilldelningen föreligger inte, och synpunkten föranleder efter visst övervägande från Banverket ingen ändring av järnvägsnätsbeskrivningen för 2011. Banverket kommer dock även inför kommande utgåvor av järnvägsnätsbeskrivningen att överväga att göra ändringar i linje med denna synpunkt samt de följdändringar som eventuellt blir önskvärda/nödvändiga för det fall att dylika ändringar görs.*

### **2.3.1 Ramavtal – Yttrande från A-Train AB**

#### **2.3.1 Ramavtal**

Med ramavtal avser A-Train gällande CBUA.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har i samband med arbetet med järnvägsnätsbeskrivningen för 2011 inte haft någon annan ambition än att beskriva ramavtalens funktion samt att omnämna möjligheten att teckna ramavtal med Banverket, och någon redovisning av tecknade ramavtal eller liknande avtal görs således inte. Banverket kommer emellertid att överväga förändringar av informationen under denna rubrik inför kommande utgåvor av järnvägsnätsbeskrivningen. Se även kommentaren strax ovan.*

### **2.4 Allmänna affärsvillkor - Yttrande från Green Cargo AB**

I texten används mycket blandat ”Banverkets Allmänna affärsvillkor” och ”Banverkets Allmänna avtalsvillkor” vi tycker att det är av väsentlig betydelse att Banverket använder en stringent begreppsstruktur och tillämpar denna konsekvent. Allt annat skapar bara otydlighet och förvirring.

*Banverkets kommentar:*

*En likalydande synpunkt framfördes av Green Cargo i samband med samråd avseende järnvägsnätsbeskrivningen för 2010. Banverket delar Green Cargos uppfattning om betydelsen av en stringent begreppsstruktur. Efter den översyn som gjordes med anledning av Green Cargos kommentar under föregående samråd, samt vissa förnyade ansträngningar, är det emellertid Banverkets uppfattning att det i vart fall inte föreligger några mer påtagliga brister i begreppsstrukturen.*

#### **2.4.1.2 Information från järnvägsföretaget till Banverket under trafikutövning – Yttrande från A-Train AB**

##### **2.4.1.2 Information från järnvägsföretaget till Banverket under trafikutövning**

A-Train önskar ett förtydligande hur, var och när denna informationsöverföring skall ske. I allvarligt störda lägen kan situationen bäst överblickas på BV driftledningscentraler.

*Banverkets kommentar:*

*Texten något ändrad, ordet ’rapportera’ ändrat till ’meddela.’ Oftast är det föraren som meddelar försening och förseningsorsak till trafikledningen.*

#### **2.4.2 Tillträdesavtal - Yttrande från Green Cargo AB**

I andra stycket skriver ni att TRAV skall reglera vilka av Banverkets styrande dokument som avtalsparten måste följa. Vi finner detta aningen provocerande eftersom Banverket saknar föreskriftsrätt över Green Cargo. Vi avser normalt att inte binda oss till några av BV styrande dokument, detta är någonting som vi länge har påpekat till er. Vi kommer att återkomma med vårt ställningstagande i ämnet vid kommande TRAV-förhandlingar.

*Banverkets kommentar:*

*Styrande dokument anger de förutsättningar som råder för trafikverksamhet på Banverkets infrastruktur.*

*Se även Banverkets kommentar i samband med samrådet avseende järnvägsnätsbeskrivningen för år 2010, då en likalydande synpunkt framfördes av Green Cargo.*

#### **2.5.2.3 Dygnsorder - Yttrande från Green Cargo AB**

Banverket refererar här mycket oklart till vad som ”regleras med lokala föreskrifter som upprättas av Banverket”. Var finns dessa lokala föreskrifter att tillgå?

*Banverkets kommentar:*

*Ny formulering som pekar på överenskommelse med berört järnvägsföretag*



## Yttranden och kommentarer om kapitel 3:

### 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen - Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo uppskattar att BV ger oss förhandsbesked om hur banor är planerade att trafikeras med avseende på trafikeringssystem. Ett inte helt okänt problem i detta sammanhang är när banor med ERTMS planeras att driftsättas och det redan finns existerande trafik/kunder på dessa banor.

Problemet består i att det saknas godkänd fordonsutrustning för ERTMS, det är inget överflöd på fordon med ombordutrustning ERTMS så det finns en uppenbar risk att BV/JF/Kunder drabbas av snarlika problem som inträffade när Örnsköldsvik bytte trafikeringssystem.

Vi önskar att BV i förväg tänker igenom situationen så att det finns redundans i fall det fortfarande saknas ERTMS-fordon vid tidpunkten för driftsättning/byte av trafikeringssystem.

*Banverkets kommentar:*

*ERTMS-införandet i Sverige är ett projekt som kommer att pågå till år 2030 med löpande driftsättning varje år på nya banor. Utbyggnad och driftsättning av ERTMS är ett krav från EU vid nya eller väsentligt ombyggda spåranläggningar. ETCS ombordutrustning är en driftkompatibilitetskomponent som följer europastandard i TSD. Beträffande ombordutrustning för ERTMS-fordon hänvisas till tillverkare av sådan utrustning, t. ex. Bombardier Transportation som har fungerande ETCS- ombordutrustning och fungerande STM för omgående leverans även om dessa ej är slutligt typgodkända ännu då erfarenhetsdrift pågår.*

*Angående redundans så måste järnvägsföretagen omgående börja installera ombordutrustning eftersom allt större del av järnvägsnätet kommer att byggas om till ERTMS och redundanta system installeras ej. Fordon som saknar godkänd ombordutrustning med ERTMS kommer i undantagsfall att kunna framföras på vissa ERTMS-banor men då som spärrfärd med begränsad framkomlighet och hastighet*

### 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen - Yttrande från SJ AB

#### 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

I avsnittet anges att ERTMS (trafikeringsystem E2) kommer att driftsättas på ett antal bandelar under 2011. För att det skall vara möjligt att trafikera ERTMS-utrustad sträcka och ATC-utrustad sträcka med samma fordon krävs nationell STM enligt TSD. SJ anser att Banverket bör redogöra för när sådan STM finns tillgänglig, godkänd av Transportstyrelsen, driftsäkerhetsverifierad och klar för industriellt bruk, samt på vilka villkor den finns tillgänglig.

I avsnittet anges också att ERTMS kommer att införas i Citytunneln och på Malmö C den 12 december 2013. Järnvägsföretagen behöver lång förberedelsestid för en så pass omfattande förändring i ett av Sveriges mest trafikerade områden. SJ anser därför att Banverket måste återkomma med detaljerad information med hur integrering av ERTMS skall ske för gränsöverskridande trafik till Danmark samt redogörelse för hur svensk och dansk STM skall användas i trafiken.

#### *Banverkets kommentar:*

*ERTMS-införandet i Sverige är ett projekt som kommer att pågå till år 2030 med löpande driftsättning varje år på nya banor. Utbyggnad och driftsättning av ERTMS är ett krav från EU vid nya eller väsentligt ombyggda spåranläggningar. ETCS ombordutrustning är en driftkompatibilitetskomponent som följer europastandard i TSD. Beträffande ombordutrustning för ERTMS-fordon hänvisas till tillverkare av sådan utrustning, t. ex Bombardier Transportation som har fungerande ETCS- ombordutrustning och fungerande STM för omgående leverans även om dessa ej är slutligt typgodkända ännu då erfarenhetsdrift pågår.*

*Banverket äger inte frågan om hur Dansk STM ska installeras och användas på Öresundsbron och det danska järnvägsnätet.*

### 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen - Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna

#### 3.2.3.1. Större förändringar i infrastrukturen

Branschföreningen Tågoperatörerna uppskattar att Banverket ger förhandsbesked om hur banor är planerade att trafikeras med avseende på trafikeringssystem. Ett inte helt okänt problem i detta sammanhang är när banor med ERTMS planeras att drifställas och det redan finns existerande trafik/kunder på dessa banor. Problemet består i att det saknas godkänd fordonsutrustning för ERTMS. Det är inget överflöd på fordon med ombordutrustning för ERTMS, och det finns en uppenbar risk att Banverket, järnvägsföretag och kunder drabbas av snarlika problem som inträffade när Örnsköldsvik bytte trafikeringssystem.

Vi önskar att Banverket överväger situationen noggrant så att det finns redundans i fall det fortfarande saknas ERTMS-fordon vid tidpunkten för driftställning/byte av trafikeringssystem.

#### *Banverkets kommentar:*

*ERTMS-införandet i Sverige är ett projekt som kommer att pågå till år 2030 med löpande driftställning varje år på nya banor. Utbyggnad och driftställning av ERTMS är ett krav från EU vid nya eller väsentligt ombyggda spåranläggningar. ETCS ombordutrustning är en driftkompatibilitetskomponent som följer europastandard i TSD. Beträffande ombordutrustning för ERTMS-fordon hänvisas till tillverkare av sådan utrustning, t. ex Bombardier Transportation som har fungerande ETCS- ombordutrustning och fungerande STM för omgående leverans även om dessa ej är slutligt typgodkända ännu då erfarenhetsdrift pågår.*

*Angående redundans så måste järnvägsföretagen omgående börja installera ombordutrustning eftersom allt större del av järnvägsnätet kommer att byggas om till ERTMS och redundanta system installeras ej. Fordon som saknar godkänd ombordutrustning med ERTMS kommer i undantagsfall att kunna framföras på vissa ERTMS-banor men då som spärrfärd med begränsad framkomlighet och hastighet.*

### 3.3.3.2 Trafikeringsystem - Yttrande från Green Cargo AB

Sista stycket "Övriga spår". Vi anser att en diskussion bör startas om huruvida dessa säkerhetsregler ger en fullgod säkerhet i en avreglerad järnvägsvärld för både gods- och persontrafik. Antalet järnvägsföretag som kommer att vara verksamma på "övriga spår" ökar hela tiden och det kan då ifrågasättas om det räcker med att respektive växlingsledare skall hålla kontakt med varandra. Problemet accentueras av den alltmer tilltagande kapacitetsbristen på de mest brukade bangårdarna. Vi anser att Banverket/Transportstyrelsen bör överväga att utarbeta skärpta regler för denna del av säkerhetstjänsten.

#### *Banverkets kommentar:*

*Någon skärpning av reglerna för växling är inte aktuellt i nuläget.*

### **3.4 Trafikrestriktioner - Yttrande från Green Cargo AB**

Banverket har infört restriktioner från JNB T07 för framförande av godståg i Skåne. Järnvägssystemet kan inte belastas av regionala restriktioner utan måste betraktas som ett sammanhängande system. Eventuella restriktioner måste enligt vår mening emana ur tekniska begränsningar, i de fall dylika existerar måste Banverkets ambition hela tiden vara att bygga bort restriktionerna.

*Banverkets kommentar:*

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

*I JNB 2011 har Banverket så långt det är möjligt anpassat texten för att uppfylla järnvägslagen, 6 kap. 3 §, utan att riskera bryta mot ingångna avtal.*

### **3.4 Trafikrestriktioner - Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

#### **3.4. Trafikrestriktioner**

Banverket har infört restriktioner från JNB T07 för framförande av godståg i Skåne. Järnvägssystemet kan inte belastas av regionala restriktioner utan måste betraktas som ett sammanhängande system. Eventuella restriktioner måste enligt vår mening emana ur tekniska begränsningar. I de fall sådana föreligger måste Banverkets ambition hela tiden vara att bygga bort restriktionerna.

*Banverkets kommentar:*

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

*I JNB 2011 har Banverket så långt det är möjligt anpassat texten för att uppfylla järnvägslagen, 6 kap. 3 §, utan att riskera bryta mot ingångna avtal.*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

### **3.4.1 Särskild infrastruktur - Yttrande från Green Cargo AB**

Bestämmelsen om reserverade linjer för persontrafik kan inte godtas, jämför pågående ärende hos Jvs 2007-1858/62.

BV har reserverat ett antal sträckor för persontrafik med hänvisning till järnvägslagen 6 kapitlet, 3 §. GC anser att ni nog behöver läsa den paragrafen en gång till och då särskilt sista meningen, se nedan. Vi bestrider fortsatt Banverkets hantering av denna fråga och förväntar oss att den godtyckliga hanteringen i Skåne får ett slut.

*Banverkets kommentar:*

*Texten i 3.4.1 är avstämmd med Transportstyrelsen inför JNB 2010 och ska uppfylla kraven enligt järnvägslagen, 6 kap. 3 §. Villkoren är att vi redovisar den alternativa infrastrukturen. Godstrafik är inte förbjuden, utan tåglägen kan sökas på restkapacitet, under förutsättning att fordonen uppfyller de krav som redovisas.*

### **3.4.2 Miljörestriktioner - Yttrande från Green Cargo AB**

På vilka grunder finns dessa restriktioner?

Vi bedriver redan etablerad trafik till Fosieby med dieseldragkraft och vill hävda att alla linjer, som ingår i BV infrastruktur kan trafikeras med den driftlösning, som järnvägsföretaget bedömer som optimal.

*Banverkets kommentar:*

*Denna restriktion är stadfäst i ett regeringsbeslut och i enlighet med detta beslut finns möjlighet att söka dispens.*

### **3.4.3 Farligt gods - Yttrande från Green Cargo AB**

På vilka grunder finns dessa restriktioner?

Begränsningar för RID- gods dels via Hb dels via Glv kan ej accepteras. Jfr även p.3.4.1 och vårt tidigare besvär till Jvs. Ref. Jvs skr dnr 2007-1858/62.

*Banverkets kommentar:*

*Se kommentar under 3.4*

### **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 BV 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 Banverket måste finna en definition varifrån ni sedan kan utveckla metoder för styrning av er verksamhet.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets indelning har sin grund i samhällsekonomisk påverkan, vilket normalt medför att störningar på banor med många tåg ger större samhällspåverkan än störningar på lågtrafikerade banor. Undantag finns dock i de fall trafikupplägg hotas.*

### **3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen - Yttrande från Norrköpings kommun**

Norrköpings kommun har tagit del av samrådsunderlaget för järnvägsnätsbeskrivning 2011 och har inget att erinra. Vi är intresserade av fortsatt bra samarbete i de större investeringsprojekt som nämns i kapitel 3.9, anpassning för transformatortransporter som överskrider lastprofilen på sträckan Ludvika-Norrköping, och Ostlänken med bangårdsombyggnad i Norrköping.

*Banverkets kommentar:*

*Vi avser att även fortsättningsvis verka för bra samarbete i de aktuella projekten.*

## Yttranden och kommentarer om kapitel 4:

### Allmänna kommentarer om kapitel 4 – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

#### Ansøgning om kapacitet

Banverket kræver fra T11 en meget stor detaljeringsgrad af operatørerne ved ansøgning om køreplaner. Allerede i april måned 2010 skal operatørerne bestille al den fornødne kapacitet på både skinner og banegårde til opstart mellem december 2010 og december 2011. Samtidig skal der bestilles med en hidtil ukendt detaljeringsgrad, der må forventes at give operatørerne meget store problemer i forhold til angivelse af behov for opstilling på banegårde, associationer mellem togene, og lokomotivvendinger mellem tog. Dette kommer til at kræve en detaljeringsgrad i planlægningen allerede i april, som vi på det tidspunkt ikke foretager i dag, og er meget skeptiske overfor, om det overhovedet vil være muligt at planlægge med i fremtiden. For en godstogsoperatør er det kundernes ønsker, der er det vigtige i bestillingen, og vores kunder har ofte ikke foretaget en så indgående behovsafklaring ¾ år før tidligste opstart af produktet (i værste fald over 1 ½ år for opstarten) at de vil være i stand til at foretage en sikker bestilling af et nyt produkt. Det

betyder, at vi ofte må ændre køreplan for nye produkter i løbet af ad hoc-processen, samt afbestille bestilte tog og bestille andre. Dermed står vi ofte i situationen, at vi må ændre hele vores lokomotivplanlægning og dermed beslutningerne om hvor vi skal opstille vores lokomotiver ganske kort tid inden køreplanen træder i kraft.

DB Schenker Rail Scandinavia finder ikke, at kravene fra Banverket til detaljeringsgrad i ansøgningerne er rimelige.

Heller ikke processen omkring bestillingerne af kapacitet er rimelig for os. Der lægges op til, at kapacitetsansøgninger og ændringer indkommet efter den 12. april 2010 først behandles som del af ad hoc-processen, dvs. med opstart 25. oktober 2010, samt yderligere 5 dages svarfrist. Dermed vil vi først kunne besvare vores kunders ønsker om ændringer i forhold til bestillingen i april eller nye bestillinger i starten af november. Dette giver godsoperatørerne en meget dårlig stilling i forhold til vores konkurrenter på skibe og lastbiler, der kan give kunderne hurtige svar vedr. ønsket kapacitet. DB Schenker Rail Scandinavia ønsker derfor, at Banverket vil kunne tilkendegive mulige køreplaner mellem udmeldingen af de rettidigt bestilte køreplaner og begyndelsen af ad hoc-processen - altså i perioden mellem juli og oktober.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket förstår att den långa framförhållning som krävs för ansökan i april 2010 kan vara svår i vissa fall. Men det är dock nödvändigt att vi får efterfrågad information för de tåglägen som järnvägsföretagen ansöker om kapacitet. Detta bland annat för att kapacitetsutnyttjandet ökar och det är viktigt att vi gör en samlad och samtidig kapacitetstilldelning för linjen och andra tjänster som behövs för er tågproduktion.*

*I den mån Banverket hinner tar vi emot och hanterar ad hoc ansökningar i tågplaneprocessen, vilket bla innebär att de aldrig kan vara i konflikt eller ha en högre prioritet än ett tågläge sökst senast sista ansökningsdag*

## Allmänna kommentarer om kapitel 4 – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna

### ***Prioriteringskriterier vid kapacitetsfördelning***

Tilldelningsprocessen av kapacitet på spåret är av största vikt för den kommersiella tågtrafiken. Banverkets metoder och modeller för detta måste hela tiden vara föremål för översyn och utveckling. Vunna erfarenheter måste tas till vara och återkopplas i kapacitetstilldelningsprocessen. För långväga person- och godstrafik är det särskilt nödvändigt att tänka i hela stråk; erforderlig prioritet måste säkerställas längs hela den aktuella sträckan och inte enbart i vissa punkter.

Branschföreningen Tågoperatörerna ser risker i att de prioriteringskategorier som nu presenteras kan komma att leda till att kommersiell tågtrafik missgynnas på bekostnad av olika typer av samhällsstödd lokal och regional trafik. Vi ifrågasätter dessutom underlaget för de redovisade kostnadsparametrarna för tåg och "associationer" som är tänkta att användas vid beräkning av samhällsekonomisk kostnad i den administrativa modellen. Modellen för kapacitetsfördelning förefaller vara allt annat än färdig och det behövs därför ytterligare arbete innan den kan börja tillämpas i skarpt läge.

### ***Tåglägesauktioner som metod för tvistlösning***

Banverket önskar introducera möjligheten att tillämpa ett auktionsförfarande som ett nytt verktyg att fördela kapacitet i ett läge där två likvärdiga tågtrafikupplägg från olika operatörer står i konflikt med varandra. Detta skall enligt Banverket kunna användas när kapacitetstilldelningen inte gått att lösa inom ramen för den ordinarie tilldelningsprocessen och prioriteringskriterierna.

Branschföreningen Tågoperatörerna ifrågasätter starkt lämpligheten med att tillämpa detta verktyg annat än i absoluta undantagsfall. En viktig princip i EU:s regelverk för infrastrukturavgifter på järnväg är att avsteg från marginalkostnadsbaserade avgifter endast bör ske när marknadens aktörer kan bära dessa. Utöver de redan problematiska konsekvenserna av kraftigt höjda banavgifter kan det särskilt ifrågasättas om ett auktionsförfarande för att fastställa priset för tillgång till spåren är förenligt med denna princip, inte minst som förfarandet i praktiken kan verka diskriminerande och därmed komma att utestänga vissa aktörer från marknaden. Banverket bör därför initiera en utredning om huruvida ett auktionsförfarande i detta fall är förenligt med EG-rätten.

*Banverkets kommentar:*

*Då Branschföreningens kommentarer om prioriteringskriterierna till stora delar sammanfaller med de från SJ AB hänvisas till vårt svar avseende SJ AB synpunkter på bilaga 4.2 Prioriteringskriterier.*

*Auktionsmodellen kommer enbart att tillämpas i de situationer när de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna inte kan ge vägledning. Banverket stödjer sitt införande av auktionsförfarandet på direktiv 2001/14/EG.*



## **4.2 Processbeskrivning - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

### **Kapitel 4.2 – Processbeskrivning**

Datomet för publicerande av förslag till Tågplan 2011 ligger för sent in på sommaren och borde tidigareläggas med minst 1 vecka. Enligt förslaget ligger det nu knappt fem veckors remisstid mitt under semesterperioden.

*Banverkets kommentar:*

*Det angivna datumet för publicering av förslag till tågplan följer EU direktiv och Svensk lagstiftning. Det är också angivet i samförstånd med de Infrastrukturförvaltare som berörs av den gränsöverskridande trafiken för att publiceringen av förslaget ska omfatta både nationell och gränsöverskridande trafik.*

*Banverket har erfårit tidigare att omfattande justeringar i nationell kapacitetsfördelningen kan krävas, både på nationella och gränsöverskridande tåglägen, på grund av kapacitetstilldelning hos annan Infrastrukturförvaltare. Dessa förändringar kommuniceras i allmänhet först i samband med den konferens för europeiska infrastrukturförvaltares koordinering av den gränsöverskridande trafiken som 2010 äger rum mellan 21 och 24 juni.*

*Med detta i beaktande anser Banverket att ett tidigareläggande av publiceringen av förslaget till tågplan än föreslagen medför en allt för stor risk för kvaliteten på det som publiceras.*

## **4.2 Processbeskrivning - Yttrande från Västtrafik AB**

### *4.1 Processbeskrivning*

Vad avser denna punkt vill vi framföra att senareläggningen av publicering av Förslag till Tågplan 2011 är ogynnsam med tanke på hur organisatörer och operatörer under perioden ska få möjlighet att analysera och samråda om förslaget för att kunna lämna synpunkter. Ju senare tidpunkt, desto svårare att samordna detta med tanke på semestrar. Förslaget bör publiceras åtminstone en vecka tidigare och det är ur vår synpunkt ingen nackdel om sista datum för ansökan till Tågplan 2011 förskjuts på motsvarande sätt.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## 4.2 Processbeskrivning - Yttrande från SJ AB

### 4.2 Processbeskrivning

Förslaget till T11 avses att bli publicerat 2010-07-05. Järnvägsföretagens och således SJ:s arbete med synpunkter måste därmed helt ske under sommarsemesterperioden. Konsekvenserna av detta får inte underskattas. Det handlar inte i första hand om semesterns förläggning för de närmast berörda medarbetarna, utan om att hela det kontaktnät som finns i ett företag eller en organisation samt relationer till kunder och omvärld i övrigt inte finns tillhands under ett antal sommarveckor.

Detta innebär att de synpunkter som inlämnas kommer att vara mindre genomarbetade och sämre underbyggda än vad som eljest hade varit fallet. Det kommer att belasta slutfasen av tilldelningsprocessen på ett negativt sätt. Vi menar därför att Banverket även fortsättningsvis måste eftersträva att lämna förslag till tilldelning i slutet av juni månad. Om i stället den 28 juni väljs som datum innebär det ändå att tiden från ansökan till förslag förlängs med två dagar jämfört med T10 processen.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

## 4.2 Processbeskrivning – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna

### 4.2. Processbeskrivning

Förslaget till T11 avses att bli publicerat 2010-07-05. Järnvägsföretagens arbete med synpunkter måste därmed helt ske under sommarsemesterperioden. Konsekvenserna av detta får inte underskattas. Det handlar inte i första hand om semesterns förläggning för de närmast berörda medarbetarna, utan om att hela det kontaktnät som finns i ett företag eller en organisation samt relationer till kunder och omvärld i övrigt inte finns tillhands under ett antal sommarveckor. Publiceringen av förslaget till Tågplan 11 måste därför tidigareläggas en vecka. Det är inte rimligt att järnvägsföretagen ska ha knappt fem veckor i juli för att samla in och lämna synpunkter på förslaget. Vi noterar också att Banverket för egen del utökat tiden mellan ansökan och förslag med sju arbetsdagar jämfört med Tågplan 2010.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

## 4.2 Processbeskrivning - Yttrande från Green Cargo AB

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. Ni har faktiskt utökat tiden mellan ansökan och förslag med sju arbetsdagar jämfört med Tågplan 2010.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

#### **4.2 Processbeskrivning - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående tidsplan för kapacitetstilldelning 2011: *Veolia anser att perioden mellan Förslag till tågplan 2011 publiceras (5/7-2011) och Synpunkter på förslag till tågplan 2011 (6/8-2011) skall tidigareläggas en (1) vecka. (I likhet med vad som skedde 2009).*

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

#### **4.2 Processbeskrivning - Yttrande från Samtrafiken i Sverige AB**

##### Kapitel 4 – 4.2 Processbeskrivning – Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Persontrafiken kan inte acceptera en tidplan där Förslag till Tågplan 2011 publiceras så sent som den 5 juli. Vi behöver få förslaget allra senast den 28 juni, vilket i sig också är väldigt sent. Det är svårt över huvud taget med en process där förslaget kommer ut under den svenska semesterperioden. Kommunikation och samordning både inom företagen och mellan olika företag/aktörer, såsom tågoperatörer, länstrafikföretag och andra trafikföretag, kommuner, entreprenörer, Banverket med flera försvåras av att kontaktpersoner hos de olika aktörerna inte har semester samtidigt. Hela processen blir därför långsammare i sig under sommaren. Tiden enligt föreslagen tidplan från publicering av förslag till samordningsperiodens slut räcker inte heller till för intern granskning av förslaget och samordning med andra aktörer, 4 veckors semester och slutligen intern avstämning och samordningsmöten med Banverket.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2 Processbeskrivning.*

#### **4.2.1.1 Banarbeten - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

##### **Kapitel 4.2.1 – Banarbeten**

Många av de planerade större banarbetena (PSB) i Stockholmsområdet innefattar inte totalavstängningar utan oftast bara kapacitetsreduceringar. Det är svårt för SL/Stockholmståg och även andra operatörer att anpassa ansökningarna till detta, då konsekvenserna för trafiken inte är fullt kända och då det är oklart hur mycket trafik andra operatörer vill köra. Banverket måste räkna med att operatörerna i dessa fall lämnar in ansökningar som motsvarar full trafik, men att det i senare fastställelseprocessen arbetas fram vilka tåg som kan köras.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket 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 JF:s synpunkter har BV gjort en ny bedömning med avseende på detta och ett antal PSB kommer att definieras om till Övrigt banarbete.*

#### **4.2.1.1 Banarbeten - Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

##### **4.2.1.1 Banarbeten**

Vi vil gerne påpege at det ikke altid er muligt at ansøge kapacitet efter de PSB, der er planlagt, idet det ikke er alle PSB, der er lige klart beskrevet. DB Schenker Rail Scandinavia vil selvfølgelig i samarbejde med Green Cargo forsøge at ansøge efter de udmeldte PSB, men mener samtidig at det er Banverkets opgave at tilbyde os tåglåger, der passer så godt som muligt på vores ansøgninger om kapacitet, og også at tilbyde os omlæde tåglåger, hvis vi ansøger på tidspunkter, hvor der er PSB eller andre typer af sporarbejder.

Vi vil derfor foreslå, at formuleringen i kapitel 4.2.1.1 ændres til, at operatørerne i så høj grad som muligt skal søge at tilpasse deres ansøgninger efter de beskrevne PSB.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2.1.1 Banarbeten*

#### **4.2.1.1 Banarbeten - Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

##### **4.2.1.1. Banarbeten**

I enlighet med medlemsföretagens tidigare framförda synpunkter på möjligheterna att anpassa ansökningar till planerade större arbeten bör texten i stycke 1 ändras till "*Ansökningar om kapacitet ska om möjligt anpassas till de PSB som listats i järnvägsnätsbeskrivningen*". Banverket måste då också slopa kravet på anpassning till PSB i avdelning 6.2 Giltiga tåglägen.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2.1.1 Banarbeten*

*Angående s.k. giltiga tåglägen så råder här ett missförstånd eftersom giltiga tåglägen inte krävs i en ansökan utan endast i ett konfliktlöst förslag till tåglägen som Banverket har ansvar för att ta fram.*

#### **4.2.1.1 Banarbeten - Yttrande från Green Cargo AB**

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

Som vanligt väljer Banverket att lista en rad PSB som är omöjliga för järnvägsföretagen att anpassa ansökan till. Som exempel kan nämnas enkelspårdrifter. Det är omöjligt att anpassa till enkelspårdrift av den enkla anledningen att vi inte ser framkomligheten, ett järnvägsföretag ser inte andra tåg än sina egna vid ansökningstillfället. Dessutom är det inte givet vilka järnvägsföretags tåg som får gå på det spår som är tillgängligt, och vilka som måste omledas. Detta var endast ett exempel, det finns fler. Vi har påpekat det här vid flera tillfällen tidigare. Banverket måste rensa ut "omöjliga" PSB ur järnvägsnätsbeskrivningen, om inte föreslår vi följande ändring av skrivelsen ovan.

*"Ansökningar om kapacitet ska om möjligt anpassas till de PSB som listats i järnvägsnätsbeskrivningen"*

Banverket måste då också slopa kravet på anpassning till PSB i avdelning 6.2 Giltiga tåglägen.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2.1.1 Banarbeten*

*Angående s.k. giltiga tåglägen så råder här ett missförstånd eftersom giltiga tåglägen inte krävs i en ansökan utan endast i ett konfliktlöst förslag till tåglägen som Banverket har ansvar för att ta fram.*

#### 4.2.1.1 Banarbeten - Yttrande från SJ AB

##### 4.2.1.1 Banarbeten

Som SJ många gånger tidigare påpekat kan inte anpassning av ansökan ske till planerade större banarbeten (PSB) när PSB samtidigt innebär en begränsad linjekapacitet, t.ex. enkelspårdrift på dubbelspårsträcka. Eftersom det vid ansökningstillfället inte är känt för SJ vilken övrig trafik som kommer att trafikera en sådan sträcka, har SJ ingen möjlighet att vid den tidpunkten göra en anpassning sig till ett sådant större banarbete.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB rörande 4.2.1.1 Banarbeten*

#### 4.2.1.3 Trångsektorplan - Yttrande från Green Cargo AB

Green Cargo tror att trångsektorplaner kan vara ett bra stöd i planeringen men vi vill samtidigt uppmärksamma BV på att dessa inte får utgöra en grund i prioriteringsfrågor, istället är det som bekant varje tågläges samhällsekonomiska bärkraft som är honnørsordet 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 Sär mot Alingsås. Detta körs omedelbart efter snabbtåget men före pendeln från Sävedalen. Godstågen har betydligt högre genomsnittshastighet än pendeltågen Sävedalen-Lerum vilket innebär att pendeln inte påverkas.

*Banverkets kommentar:*

*Trångsektorsplanerna är framtagna för ett effektivt utnyttjande och med en balans mellan olika trafikuppgifter för person- och godstrafik.*

*Det kan finnas plats för ytterligare tåg. Det trafikeringsscenario som anges i trångsektorsplanen ska betraktas som exempel på hur denna kan tillämpas för att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande. I scenariot har bl a antagits ett behov av fler snabbtågsförbindelser, möjlighet att framföra godståg under rusningstrafik samt lokaltågstrafik med jämna intervall. Styrande är angivna tidsintervall mellan tåg samt avgångs- och ankomsttider i Göteborg C.*

*Detta svar har resulterat i att en tabell med uppgifter om minsta tidsintervall mellan tåg har lagts in i JNB, se även under svar till Västtrafik kapitel 4.2.1.3.2.*

#### 4.2.1.3 Trångsektorplan - Yttrande från Västtrafik AB

##### 4.2.1.3 Trångsektorsplan

Vi är generellt positiva till trångsektorsplaner eftersom de innebär en nödvändig styrning av tilldelningsprocessen i områden med kapacitetsbrist. När och hur dessa bör sättas i verket och vilka förutsättningar för trafiken som ska ges i planen är dock en fråga som måste belysas ytterligare. I fråga om trångsektorplaner generellt vill vi framföra nedanstående.

Att en trångsektorplan aktiveras innebär att "...efterfrågan på tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten..." (Samrådsutgåva JNB 2011). Detta måste då innebära att det finns en föregående analys, baserad på erfarenheter från innevarande eller tidigare tågplaner och/eller simuleringar av framtida tågplaner som innehåller antaganden av vilken kapacitet som kommer att efterfrågas. En sådan analys måste redovisas och förklaras för operatörer och trafikorganisatörer om dessa ska kunna acceptera

införandet av en trångsektorplan som innebär stor risk för att önskad kapacitet inte kommer att kunna erhållas.

Vår tolkning av införandet av en trångsektorplan är att linjeavsnittet ifråga redan innan kapacitetsansökan inkommit och behandlats, har befunnits överbelastad. "Om infrastrukturen förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram... Inom sex månader efter det att infrastrukturen förklarats överbelastad, offentliggör Banverket en kapacitetsanalys... Kapacitetsanalysen anger – orsakerna till överbelastning – förslag på metoder att åtgärda den överbelastade infrastrukturen – förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år)" (Samrådsutgåva JNB 2011).

Vi saknar i samrådsutgåvan av JNB dels ovannämnda kapacitetsanalys, dels förslag på åtgärder på lång sikt för att lösa kapacitetsunderskottet. Utan tillgång till dessa är det omöjligt att ta ställning till behovet av en trångsektorplan. Rent formellt skulle det kunna vara så att Banverket inte behöver publicera detta förrän sex månader efter att fastställd JNB 2011 publicerats, men vi ser ingen anledning till att inte redan i samrådsutgåvan publicera såväl kapacitetsanalysen som åtgärdsplanen.

##### *Banverkets kommentar:*

*Banverket delar synen att trångsektorsplanens innehåll och användning behöver fortsatt arbete. Det gäller i första hand trångsektorsplan Göteborg, som är framtagen av Banverket under år 2009 och är en nyhet i JNB2011.*

*Västtrafik framför att Banverket ska förklara infrastrukturen för överbelastad utifrån att trångsektorsplaner tas med för Göteborg och Mälardalen. Banverket delar ej den synen.*

*Banverket ser ej behov av att inför JNB 2011 förklara infrastrukturen i Mälardalen eller i Göteborg för överbelastad. Banverket förklarade sträckan Olskroken – Sävedalen för överbelastad 2007, därefter*

*utfördes kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan i samråd med berörda Järnvägsföretag.*

*Banverket delar synen att det finns behov av fördjupad analys och kommunikation av framtagna trångsektorsplaner.*

*Banverket ser ej behov att införa text i JNB 2011 om kapacitetshöjande åtgärder och åtgärder på långsikt. Infrastrukturåtgärder på kort sikt anges i trångsektorsplan Göteborg.*

#### **4.2.1.3.1 Trångsektorsplan Mälardalen - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

##### **Kapitel 4.2.1.3.1 – Trångsektorsplan Mälardalen**

SL och Stockholmståg är positiva till den trångsektorsplan som genomförts för Mälardalen, vilken har bidragit både till en förbättrad punktlighet i pendeltågstrafiken och bättre spridning av resenärer mellan tågen. Vi ser dock behov av att justera vissa saker i planen.

I figur 4.2 verkar även sträckan Södertälje hamn – Södertälje centrum ingå i trångsektorsplanens område. Vi har uppfattningen att den sträckan inte ska ingå, alternativt måste minsta tidsintervall mellan tågen kortas till 3 minuter, vilket är det vi kör efter i såväl T09 och T10, och vilket krävs för att få ihop tidtabellen på denna enkelspåriga bana.

Under processen med att ta fram en fastställd T10 har det visat sig mycket svårt att upprätthålla ett minsta tidsintervall på 5 minuter mellan tåg på sträckan Järna – Gnesta. SL har accepterat att lägga tidtabellerna efter sin snabbaste tågmodell X60 för att minska konflikterna. Vi ser dock ohållbart att kräva 5 minuter mellan tågen på sträckan och föreslår att intervallet minskas till 4 minuter, och till 3 minuter då ett pendeltåg startar från stillastående efter ett snabbare tåg.

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

Kanalsystemet på sträckan Stockholm Central – Stockholms södra har 28 förplanerade tåglägen av vilka 14 är avsatta för trafik till/från innerspårerna på sträckan Stockholms södra – Älvsjö och 10 till/från ytterspårerna på samma sträcka. För att ett tåg inte ska ta två tåglägen i anspråk anser SL och Stockholmståg att tåg som framförs på innerspårerna på sträckan Stockholms södra – Älvsjö, även ska fortsätta på innerspårerna söder om Älvsjö och vidare på banan via Tumba – Södertälje hamn (alternativt mot Nynäsbanan eller Årsta godsbangård). Tåg som ska köras via Grödingebanan ska köras på ytterspårerna hela vägen mellan Stockholms södra och Flemingsberg. Detta är synnerligen viktigt under högtrafikperioderna.

SL avser inte att under T11 ansöka om mer än 14 tåglägen per timme genom centrala Stockholm, med undantag för morgonens maxtimme där vi kommer att ansöka om 15 tåg per timme söderut, vilket vi har redan i T10 även om ett av tåglägena är ett E-läge. Med den planerade förlängningen av pendeltågstrafiken till Uppsala i T12 kommer SL under vissa högtrafiktimmor behöva öka sin trafik till 16 tåg per timme och riktning genom centrala Stockholm.



*Banverkets kommentar:*

*Följande synpunkt inarbetas i trångsektorsplan Mälardalen*

*Tabellen över tidsintervallen har förfinats något och innehåller nu även enkelspårssträckan Södertälje hamn – Södertälje C. Minsta tidsintervall anges till 3 minuter i enlighet med SL's synpunkter.*

*Svar på SL:s övriga synpunkter:*

*En viss justering av kravet på tidsintervall har gjorts i trångsektorsplan T11, bland annat. accepteras en minuts avdrag då ett långsammare tåg startar efter ett snabbare tåg. I Gnesta-fallet innebär detta att 4 minuter accepteras för ett startande (efterföljande) tåg fast minsta tidsavstånd anges till 5 minuter. Mindre tidsavstånd än detta kommer att innebära att punktligheten i trafiksystemet riskeras vilket bl a visats i ett flertal simuleringar.*

*En anpassning av snabbare tåg till "trafikrytmen" görs bl a på sträckan Stockholm C – Stockholms södra för att medge en blandad trafik. Detta måste dock ställas i relation mot ökade restider på snabbare tåg varför krav även kan ställas på att långsammare trafik måste köras snabbare, t ex genom slopade uppehåll, snabbare fordon o dyl.*

*Trångsektorsplan T11 beskriver att kanalkörning i första hand bör tillämpas på de fyrspåriga sträckorna norr och söder om Stockholm C. Den trafikering som SL avser kan inte isoleras till fyrspårssträckan söder om utan även norr om Stockholm C. I nuläget anser BV inte att det är möjligt att se en sådan trafikering som tvingande - det skulle i så fall omöjliggöra nuvarande trafik med Upptåget via Arlanda C, Uppsalapendeln via Märsta samt SL's framtida trafik via Arlanda C till Uppsala C.*

*I slutet av år 2011 skall kraftförsörjningen i Stockholmsområdet vara förstärkt varvid fler tåglägen kan sökas av järnvägsföretagen än vad som är möjligt i nuläget.*

#### **4.2.1.3.1 Trångsektorsplan Mälardalen - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående trångsektorsplaner med tidsintervaller mellan tåg: Veolia anser att Mälardalens trångsektorplanering är allt för hårt reglerad: vi anser att de sträckor som definieras som minimum 5 min (ex Katrineholm-Järna och Uppsala-Myrbacken) skall ändras till 4 min och de sträckor som definieras som minimum 4 min (ex Järna-Ålvsjö och Myrbacken-Solna) skall ändras till 3 min.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Utifrån att punktligheten har utvecklats positivt medger trångsektorsplan 2011 en något tätare trafikering än i trångsektorsplan 2010. Banverket anser ej att tidsintervallen kan minskas ytterligare.*

*Gällande tidsintervall mellan tåg har i trångsektorsplan T11 förtydligats genom att anges som " $\geq x$  min" istället för " $> x$  min" som tidigare var fallet*

*Tidsintervallet mellan tåg på sträckan Solna – Uppsala C har ändrats till  $\geq 4$  min*

*Tidsintervallet mellan tåg på sträckan Järna – Katrineholm definieras som  $\geq 5$  min. Att minska tidsintervallet till 4 min bedöms allt för riskabelt med hänsyn till transportkvaliteten. Trångsektorsplanens införande var en av Banverkets åtgärder i samband med överbelastningsförklaringen av Mälardalen.*

*Tidsintervallet mellan tåg på sträckan Myrbacken – Solna samt Järna – Älvsjö definieras som  $\geq 4$  min av samma skäl som ovan.*

#### **4.2.1.3.2 Trångsektorplan Göteborg - Yttrande från Västtrafik AB**

##### *4.2.1.3.2 Trångsektorplan Göteborg*

Vi ställer oss frågande till hur vi ska förhålla oss till trångsektorsplanen vid tåglägesansökan, då ingen närmare vägledning ges om detta vare sig i samrådsutgåvan av JNB 2011 eller i Rapport Trångsektorplan Göteborg – tågplan T11 (2009-09-22). Vilket förhållningssätt ska vi ha till exempelgrafer och tabellariska uppställningar; ska vi följa dessa för att säkerställa att vi får en minimikapacitet eller ska vi beställa "det vi önskar" och låta tilldelningsprocessen visa vad vi får? Hur behandlas tåglägesansökningar som inte följer mönstret i exempelgrafer? Detta är bara några frågeställningar som behöver förtydligas i fastställd JNB 2011.

Vi saknar dessutom exempelgrafer eller annan närmare vägledning om tåglägen och tänkt inbördes fördelning av dessa mellan tågslagen, för övriga linjeavsnitt som omfattas av planen.

*Banverkets kommentar:*

*Trångsektorplanerna gäller som anvisningar vid ansökan om tåglägen. Banverket har dessa anvisningar som grund vid framtagande av tågplanen för Göteborg. Det trafikeringsscenario som anges i trångsektorplanen ska betraktas som exempel på hur denna kan tillämpas för att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande. Styrande är de angivna tidsintervallen mellan tåg samt avgångs- och ankomsttiderna vid Göteborg C.*

*Detta svar resulterar i ett tillägg i JNB om uppgifter av minsta tidsintervall mellan tåg för Västra stambanan och Västkustbanan, enligt tabellen nedan.*

*Minsta tidsintervallen mellan tåg är enligt följande:*

Tidsintervall	Västra stambanan	Västkustbanan
≥ 4 min	Olskroken – Alingsås	Gubbero – Kungsbacka
≥ 5 min	Göteborg C – Olskroken	Göteborg C – Gubbero

*Trafikeringsscenarier för övriga banor i Göteborgsområdet har ej bifogats till trångsektorsplanen eftersom Banverket bedömt dessa som inte helt fullständiga. Även i detta fall är de angivna tidsintervallen mellan tåg samt avgångs- och ankomsttiderna vid Göteborg C styrande.*

#### **4.2.3 Ad hoc-process - Yttrande från Green Cargo AB**

Vi kan inte acceptera att kapacitet som inkommit efter 2010-04-12 hanteras inom ad hoc-processen. Vi måste ha möjlighet att göra justeringar minst fram till ca 2010-08-30 för att kunna erbjuda våra kunder en god transportservice och skapa effektiva transportlösningar.

Vi har konstaterat att ni inte efterföljer regeln att ansökningar behandlas i den ordningsföljd de inkommit samt att ni inte alltid svarar inom fem arbetsdagar.

*Banverkets kommentar:*

*Nya ansökningar som inkommer efter 2010-04-12 är ad hoc ansökningar. I den mån Banverket hinner tar vi emot och hanterar ad hoc ansökningar i tågplaneprocessen, vilket bla innebär att de aldrig kan vara i konflikt eller ha en högre prioritet än ett tågläge sökst senast sista ansökningsdag. Justeringar av ansökningar som inkommit senast 2010-04-12 är möjliga att göra i tilldelningsprocessen*

*Banverket hanterar ansökningar i ordningsföljd. Ansökningarna omfattar olika antal tåglägen, 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.*

*Banverket 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.*

#### **4.2.3 Ad hoc-process - Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

##### **4.2.3 Ad hoc-process**

Processen omkring beställningar företaget efter 12. april 2010 er hverken acceptabelt for os eller vores kunder i forhold til den måde, transport i dag bliver bestilt på. Det er vigtigt, at vi hurtigst muligt er i stand til at give kunderne besked om hvilke transportmuligheder, vi kan tilbyde dem. Derfor er det utilfredsstillende at kunderne ikke kan få besked om deres køreplaner før ca. 6 uger inden køreplansopstart med mindre de har bestilt ¾ år før. Denne situation giver operatørerne på godssiden en ganske urimelig dårlig stilling i forhold til konkurrenterne på skibs- og lastbilstrafikken.

*Banverkets kommentar:*

*I den mån Banverket 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 sökt senast sista ansökningsdag*

#### **4.3.1 Tilldelningsprocess - Yttrande från Västtrafik AB**

##### *4.3.1 Tilldelningsprocess*

Tåglägesansökan för T11 är avsevärt mer komplicerad än förut, vilket av framgår av Bilaga 4.1 och den information som gavs vid samrådsmötet i Stockholm 2009-10-13. Dessutom är kravet på att blanketten rätt ifyllt större än förut eftersom den ska läsas maskinellt.

Vi vill i det sammanhanget, vis av tidigare erfarenheter, påpeka dels vikten av att de uppgifter som ska föras på blanketten är tydligt och klart beskrivna i anvisningar, dels att blanketten i sig själv är lättförståelig och lättarbetad.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket kommer att erbjuda alla som planerar att ansöka om kapacitet inför Tågplan 2011 en genomgång/information av ansökningsformuläret som tillhandahålls på Banverkets webbplats Banportalen och som ska användas för att ansökan om kapacitet ska behandlas.*

*Behov av sådan genomgång ska i god tid innan dag för ansökan om kapacitet anmälas till Banverket, adress: trafikplanering@banverket.se.*

### 4.3.1 Tildelingsprocess - Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

#### 4.3.1 Tildelingsprocess

Det er bekymrende at se, at Banverket forventer at få så mange nye oplysninger om vores forventede operationer allerede ved ansøgningstidspunktet i april måned. Især for godstogsoperatørerne er bestillinger af nye og/eller ændrede trafikker ganske usikker, og der bestilles derfor kapacitet ud fra gæt fra kunderne på, hvad de ønsker at køre ca. ¾ år efter. Det vil sige, at der ofte sker store ændringer imellem bestillingen af årskøreplanen og de køreplaner, der starter op i december måned. Dermed er både vores bestilling af

tåglåger og henstilling af lokomotiver på banegårdene i forvejen behæftet med stor usikkerhed.

Desuden er det bekymrende og utilfredsstillende, at vi først i januar får en beskrivelse af hvilke regler, der kommer til at gælde for Malmö Godsbangård.

Fra T11 forventer Banverket f.eks. at der bestilles henstillingsplads til et specifikt antal lokomotiver på nøjagtige tidspunkter og i forbindelse med tåglåger. Planlægningen på dette tidspunkt er behæftet med meget stor usikkerhed. En bestilling af f.eks. opstilling af loks vil derfor være behæftet med stor grad af usikkerhed, og vil i bedste fald være vejledende. Banverket må sikre, at der også vil være plads til at operatørerne kan lave de fornødne ændringer, således at der regnes med en buffer på kapacitetstildelingen, så man ikke med denne bestilling ødelægger operatørernes muligheder for at køre mest muligt trafik på jernbanen.

Også kravet til bestilling af associationer mellem forskellige tog vil komme til at skabe store vanskeligheder for operatørerne. Her virker det til, at Banverket forventer at en operatør transporterer en godsvogn fra udgangspunkt til slutsted, hvilket ikke er kendetegnende for vores trafikker. Vores enkeltvognstrafik kører i samarbejde med Green Cargo, der måske vil være i stand til at tilkendegive associationerne for disse tog, hvorimod vores intermodaltog mellem Taulov og Malmö køres i samarbejde med Cargonet, der transporterer vognene videre i deres togsystem, og vi har ikke kendskab til vognenes overgange i dette system. Dermed pålægger Banverket operatørerne en stor grad af administrativt arbejde ved ansøgningstidspunktet. Kravet om denne detaljeringsgrad giver operatørerne store problemer, idet ikke alle tog ved ansøgningstidspunktet er planlagt med de fornødne detaljer. Således vil det ikke altid være til at sikre, at togene får den rigtige prioritering i det videre arbejde med tildeling af tåglåger.

*Banverkets kommentar:*

*Se svaret som lämnats till Västtrafik AB rörande 4.3.1  
Tilldelningsprocess*

*Att lämna uppgift om associationer är en frivillig uppgift som, om den ska kunna påverka hur tåglågen värderas, behöver inkomma till Banverket i samband med ansökan. Kan den inte anges eller uppskattas vid ansökan kan den utelämnas varvid tilldelningen sker med de uppgifter som är kända som grund.*

#### 4.3.1 Tilldelningsprocess - Yttrande från SJ AB

##### 4.3.1 Tilldelningsprocess

Banverket avser att ta ut avgift för beställd kapacitet som inte järnvägsföretag avser att utnyttja och som inte avbokas i förväg. SJ är berett att stödja ett sådant förslag för att motverka medvetna "okynnesbeställningar" som påverkar kapacitetstilldelningen.

*Banverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

#### 4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB

##### Kapitel 4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte

Att jämföra tåg med banarbeten är komplicerat. Vi håller fullkomligt med om att det finns fall där banarbeten måste få lov att medföra begränsningar för tågtrafiken. Men, och det är ett viktigt "men", järnvägarna finns för att det ska bedrivas tågtrafik på dem. Det är därför de motiverats, och det är därför de byggts. Grundregeln måste vara att tågtrafik har högre prioritet än banarbeten. Banarbeten ska få påverka tågtrafiken endast när andra alternativ blir helt orimliga, och istället måste ambitionen hela tiden vara att finna lösningar som gör att begränsningar för tågtrafiken undviks så långt som möjligt. Därför bör det inte bara vara samhällsekonomiska beräkningar som ska styra prioriteringen i dessa fall.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket kan inte tillstyrka den analys som görs. Inget konkret förslag lämnas till hur en samhällsekonomisk jämförelse ska ske, som enligt järnvägslagen ska göras. Banverkets syn på frågan är att föreslagen modell i grunden ger rätt val givet att korrekta kostnader för samtliga produktionstekniska och trafikala kostnader finns med. Att förkasta en ekonomisk modell, om än med begränsningar och förenklingar, är inte acceptabelt om alternativet som ges är en skönmässig hantering utan tydliga kriterier. Men Banverket vitsordar att samtliga trafikala kostnader måste komma att ingå i beräkningen (vilket kräver manuellt hanterade tillägg för närvarande). Det rör sig om kostnader för ersättningstrafik på landsväg, järnvägsföretagens intäktsbortfall kort- och långsiktigt och andra marknadsmässiga förluster för trafiken p.g.a. banarbeten.*

#### 4.4 Tilldelningsprocessen - Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

##### 4.4 Tildelingsprocessen

Det er positivt at se, at Banverket søger at udvikle prioriteringskriterier for at kunne løse konflikter mellem flere operatører. Men det kan bekymre, at der på informationsmødet om JNB 2011 er blevet svaret, at der ikke er lavet simuleringer på hvad det reelt kommer til at betyde for prioriteringerne, f.eks. på ansøgningerne til T10. Vi håber, at Banverket nøje vil overvåge resultaterne af prioriteringerne, og at Banverket vil være med til at sikre, at det fortsat bliver muligt for godstogselskaberne at få gode køreplaner til vores tog, således at prioriteringskriterierne ikke kommer til at bevirke, at det bliver umuligt at planlægge og udføre godstransport på jernbane.

Endelig er det uacceptabelt, at det i afsnit 4.4.3.2 er beskrevet, at man ikke har ret til at beholde kapacitet, man har haft i det forudgående år, såfremt andre ansøger om tågläge på det samme tidspunkt. Dette kan give store problemer i forhold til vores kunder, der ved trafikker, der har kørt i flere år, måske skal vænne deres produktion til helt andre tidspunkter end de har haft de senere år. Dette kan skabe store problemer for kunder, der måske har tilrettelagt deres videredistribution med f.eks. lastbiler eller deres produktion ud fra vores hidtidige kørselsmønster.

*Banverkets kommentar:*

*I syfte att se hur en tillämpning av de utvecklade prioriteringskriterierna blir kommer Banverket att testa modellen på olika intressekonflikter innan Järnvägsnätsbeskrivningen 2011 publiceras. Detta görs inom ramarna för vårt utvecklingsprojekt, Prioriteringskriterier, tillsammans med några av järnvägsföretagen som ingår i referensgruppen.*

*Vi får avvakta resultatet av de tester innan vi vet om det tenderar att finnas styrningseffekter som kraftigt påverkar olika trafikslag. Samtidigt har Banverket ett föreläggande från Järnvägsstyrelsen (2006-1473/22) som säger att vi ska föra in utvecklade prioriteringskriterier som bygger på samhällsekonomiska beräkningar i Järnvägsnätsbeskrivningen 2011 varför handlingsutrymmet är begränsat.*

*Den tilldelningsprocess som gäller i Sverige medger inte att Banverket kan garantera tågläge från år till år utan tilldelningen görs årligen i en ettårig tågplan. Därefter söks kapacitet i ad hoc-processen.*

#### 4.4 Tilldelningsprocessen - Yttrande från A-Train AB

##### 4.4 Tilldelningsprocessen

A-Train AB saknar i underlaget metoder för utvärdering och uppföljning av uppnått resultat av tilldelningsprocessen när man antingen tillämpat prioriteringskriterierna eller ett auktionsförfarande. Blev det den mest samhällsekonomiska lösning som tillämpades?

*Banverkets kommentar:*

*Det införs flera större förändringar i kapacitetstilldelningsprocessen. Banverket delar er uppfattning att vi måste följa upp processen och göra utvärderingar och vi kommer att göra det.*

#### **4.4.8. Auktion vid överbelastad bana - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

##### **Kapitel 4.4.8 Auktion vid överbelastad bana**

Banverket föreslår att tillämpa auktion då prioriteringskriterierna inte räcker till för att fastställa tågplanen. SL har två invändningar mot detta:

- Att ställa samhällsbetald trafik (som SLs pendeltågstrafik) mot kommersiell trafik (exvis. SJ eller Veolia) i en auktion låter sig inte göras, då vi har helt skilda premisser för att köra trafiken. Att SL ska använda skattepengar för att "köpa bort" kommersiella aktörers trafik faller på sin egen orimlighet.
- Den tidplan som föreslås för auktionsförfarande är orealistisk. SL bedriver trafik på samhällsekonomisk basis och behöver, i de fall en auktion kan bli aktuell för vår del, utvärdera vilken summa som är acceptabel med en samhällsekonomisk beräkning. Förslaget måste också förankras mot SLs styrelse. För att kunna genomföra detta behövs uppskattningsvis en månad till förfogande.

*Banverkets kommentar:*

*Samhällsbetald och kommersiell trafik använder samma knappa spårutrymme. Det är Banverkets uppfattning att de ekonomiskt ansvariga, dvs, trafikhuvudmän respektive den kommersielle operatören, är bäst skickade att bedöma nyttan för respektive verksamhet och att denna nytta kan sammanfattas i ett ekonomiskt bud i en auktion.*

*Twister som går så långt som till en auktion mellan berörda järnvägsföretag kommer att ha varit väl kända i den tidigare tilldelningsprocessen. Behov av politisk förankring inför en eventuell auktion avgörs av respektive aktör, men bör om så bedöms som nödvändigt ske i förväg ifall tvisten går så långt som till auktion*



#### **4.4.8. Auktion vid överbelastad bana - Yttrande från Skånetrafiken**

##### **Auktionsförfarande**

I samband med tilldelning av tåglägen föreslås en metod med auktionsförfarande att införas. Vi tolkar att det är Banverkets avsikt att auktionsförfarande endast ska tillämpas i extrema undantagsfall, men vi vill ändå framföra att vi ser problem med att tillämpa en sådan åtgärd. Vi kan förutse att det kan vara känsligt om vi som delvis samhällsfinansierad aktör tvingas in i ett auktionsförfarande med exempelvis en godsoperatör. En annan aspekt är att vi kan befara att ett auktionsförfarande kan leda till att ett systemupplägg slås sönder av att ett enstaka tåg köps in och kullkastar systemet.

*Banverkets kommentar:*

*Auktionsmodellen kommer enbart att tillämpas i de situationer när de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna inte kan ge vägledning.*

*Samhällsbetald och kommersiell trafik använder samma knappa spårutrymme. Banverket anser därför att samhällsbetald trafik kan ställas mot kommersiell trafik också i en auktion. Anledningen är att i den utsträckning som exempelvis pendeltåg ges företräde före ett tåg som körs på kommersiella grunder kommer pendlarna att få företräde före de resenärer som åker längre sträckor, och vice versa. Det är Banverkets uppfattning att de ekonomiskt ansvariga, dvs, trafikhuvudmän respektive den kommersielle operatören, är bäst skickade att bedöma nyttan för respektive verksamhet och att detta bäst sammanfattas i ett ekonomiskt bud i en auktion.*

#### **4.4.8. Auktion vid överbelastad bana - Yttrande från A-Train AB**

##### **4.4.8 Auktion vid överbelastad bana**

A-Train AB kan notera att vid tvistelösning till följd av överbelastad banan där parterna ej kommer överens, tillämpas prioriteringskriterierna för att finna en lösning med samtliga inblandade tåg. När det kommer till ett auktionsförfarande ställs däremot tågläge mot tågläge. Här överger BV principen om att en övergripande gemensam lösning är den bästa.

*Banverkets kommentar:*

*Förutsättningarna för A-trains trafik skiljer sig från övriga operatörer i två avseenden: Dels har man själv varit med och bekostat den infrastruktur som behövs för trafiken. Dels har man tecknat ett långsiktigt avtal med staten som tillförsäkrar företaget upp till sex tåglägen per timme. Ingen annan operatör bedriver trafik under dessa förutsättningar. Detta innebär att det endast kan vara aktuellt att*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*hantera A-trains tåglägen med en auktion om det gäller exakt vid vilka minuter under en timme som tågen ska avgå.*

#### **4.4.8. Auktion vid överbelastad bana - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående auktionsmodeller: *Veolia stöder det s.k. andrahandsauktionsförfarandet där vinnaren betalar det näst högsta budet.*

*Banverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

#### **4.6 Prioriteringskategorier för associationer - Yttrande från Green Cargo AB**

För godstrafik löper prioriteringskategorierna från "mini" (>0 vagnar) till "max" (>50 vagnar). Det går självklart inte att på detta sätt prioritera med utgångspunkt från antalet vagnar. Längden på godsvagnar varierar från ca 14 meter upp till mer än det dubbla (kopplade vagnar). Ett långt godståg kan med andra ord gå med få vagnar och aldrig nå särskilt högt i prioriteringsordning även om hela tågsättet kopplas över. Längd och vikt vore en bättre måttstock men inte heller den är bra. Vi menar att man måste se till värdet för kunden av snabba transporter och störningskänsligheten på omloppen.

Ribban har också lagts onödigt högt för att nå högsta prioritering med tanke på att det gått ytterst få godståg med >50 vagnar de senaste decennierna.

*Banverkets kommentar:*

*Nuvarande indelning är en första ansats! Självklart borde associationer värderas efter det faktiska värdet för kunden. Detta är svårt nog för olika tåg, än värre för associationer. Denna första ansats får ske med denna grova modell. Indelningen däremot, ska ändras, framförda kommentarer är högst relevanta. Indelningen för anslutning godstransporter kommer att baseras på vagnvikt. Detta är inte optimalt men den bästa kompromissen enligt Banverkets bedömning. De nya indelningsvärdena och tillhörande kostnader framgår bilaga 4.2, avsnitt 4.6 och 5.1*

#### 4.6 Prioriteringskriterier för associationer – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

##### Bilag 4.2 og afsnit 4.6 Prioriteringskriterier for associationer

Som en del af tildelingsprocessen har Banverket valgt at opstille prioriteringskriterier for at kunne vurdere vigtigheden af forskellige tog imod hinanden. Som beskrevet ovenfor,

vækker det bekymring, at der ikke har været valgt at lave en overgangsperiode i forbindelse med indførelsen, således at man kunne få nogle erfaringer i praksis inden indførelsen af prioriteringskriterierne. Et sted, hvor det er åbenbart for os, at Banverket må have valgt at udarbejde teoretiske kriterier i stedet for at gå i dialog med operatørerne er prioriteringskriterierne for associationer. Det fremgår af afsnit 4.6 i bilag 4.2, at man for at få højeste prioritet på associationerne skal have tog på mere end 50 vogne! Idet de godsvogne, man arbejder med i dag, har meget forskellige længder, går det selvfølgelig ikke at prioritere ud fra et tilfældigt antal vogne. Desuden må det bemærkes, at vi overhovedet ikke har nogle tog i Sverige, der indeholder så mange vogne. Dette skyldes de længdebegrænsninger, der findes på den svenske infrastruktur og vognenes længde. Samtidig er der stor forskel på længden af de vogne, vi kører med i Sverige, og derfor er det også meget tilfældig hvor mange vogne, der er på forskellige tog, selvom de har samme længde. Det er derfor ikke en rimelig indikator på hvor vigtigt et tog er, at måle på antallet af vogne. En bedre indikator for udnyttelse af toget ville være at måle på togets vognlængde/vægt. Heller ikke dette er dog et reelt mål for togenes vigtighed for kunderne, idet tunge og/eller lange tog ikke nødvendigvis betyder, at kunderne har behov for hurtigt at få leveret vognene, men måske sagtens kan leve med at der går en ekstra dag. Omvendt kan også korte og lette tog være tidsfølsomme for kunderne. Et bedre mål vil derfor være, hvor stor værdi hurtig levering har for kunderne, og hvad forsinkelser betyder for kunderne på togene.

*Banverkets kommentar:*

*Nuvarande indelning är en första ansats! Självklart borde associationer värderas efter det faktiska värdet för kunden. Detta är svårt nog för olika tåg, än värre för associationer. Denna första ansats får ske med denna grova modell. Indelningen däremot, ska ändras, framförda kommentarer är högst relevanta. Indelningen för anslutning godstransporter kommer att baseras på vagnvikt. Detta är inte optimalt men den bästa kompromissen enligt Banverkets bedömning. De nya indelningsvärdena och tillhörande kostnader framgår bilaga 4.2, avsnitt 4.6 och 5.1*

#### 4.8.2 Operativa regler - Yttrande från Green Cargo AB

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

Det är otillfredsställande att Banverket 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 BV 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” efterlevs med avseende på olika JF. Vi har tidigare år gett BV en redovisning hur ni själva efterlever era egna regler, vi önskar nu att ni själva tar fram en redovisning över utfallet.

*Banverkets kommentar:*

*Då järnvägssystemet är ett komplext system och idag öppet för konkurrens mellan olika järnvägsföretag är det extremt svårt att ta fram operativa regler som bygger på samhällsekonomisk effektivitet. Detta dels beroende på att Banverket vid varje givet tillfälle då måste känna till vad transporten är värd i förhållande till annan samtidig trafik, beräkna det enligt ekonomiska modeller i realtid och därefter prioritera tågen, det är inte realistiskt att tro att operativ personal ska kunna arbeta på ett sådant sätt i en situation som redan kräver mycket av dem. En annan aspekt i detta är att vid en önskad situation på spåret måste trafiken hanteras på ett sådant sätt att de knutar som uppstår i systemet på ett smidigt sätt kan redas ut. En modell där vissa tåg skulle, oberoende av hur situationen ser ut, gå före andra utan hänsyn taget till den trafikala bilden riskerar att ytterligare försvåra situationen med en trafikinfarkt som följd tror vi ingen part är betjänt av.*

*Banverket försöker alltid att möta kundens behov och önskemål utifrån de interna prioriteringar som kunden gör gentemot egna tåg, detta förutsatt att den totala trafikbilden fortfarande blir hanterbar.*

*Om GreenCargo önskar en redovisning av utfallet kan Banverket bistå med en sådan.*

#### **4.8.4 Problem som inte kan förutses - Yttrande från Green Cargo AB**

##### **Olyckshantering**

Vi ser ingen anledning till att bilaga om ”Rutiner för hantering, anmälan...” skall ingå i JNB del 2, utan skall ingå i del 1 då dessa mera är att betrakta som generella förhållanden som skall beaktas vid all järnvägstrafik.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket vill på ett tydligt och informativt sätt tydliggöra hur denna för alla parter viktiga hantering ska gå till. Vår åsikt är att detta beskrivs bäst i JNB del 2.*

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

##### **5.2 Minimipaket av tillträdestjänster – Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående tågläge: Veolia stöder den nya definitionen av tågläge men tycker att den maximalt tillåtna uppehållstiden skall förlängas från 60 min till 120 min.

*Banverkets kommentar:*

*Den tillåtna uppehållstiden som inryms i tågläget har uppkommit utifrån en bedömning av de produktionstekniska trafikaktiviteter som normalt behöver genomföras inom ramen för tågläget samt de uppehållstider som tilldelats tåglägen i innevarande tågplan. Endast 1,2% av dessa tåglägen har längre planerade uppehåll än 60 minuter. Mot bakgrund härav samt avsaknaden av ytterligare argument från Banverkets samrådsparter, står Banverket fast vid att den maximalt tillåtna uppehållstiden, inom ramen för tjänsten tågläge, begränsas till 60 minuter.*

##### **5.2.1 Tågläge för persontrafik – Yttrande från SJ AB**

###### **5.2.1 Tågläge för persontrafik**

###### **5. Trafikinformation till resenär (BAS); bilaga 5.1**

Vikten av god trafikinformation till kunderna i järnvägssystemet kan inte nog betonas, vare sig det gäller högtalarutrop, skyltning eller olika former av webbaserade tjänster.

SJ upplever att kunderna i ökad omfattning efterfrågar trafikinformation på flera språk, främst engelska. Vi föreslår därför att följande tjänst erbjuds vid de största stationerna och stationer med gränsöverskridande trafik:

”Högtalarutrop på engelska språket kan beställas av järnvägsföretaget. I beställningen specificeras för vilka tågtyper, stationer och tidsperioder som utrop skall ske på engelska.”

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Under år 2010 kommer Banverket börja driftsätta ett nytt utropssystem, som ger möjlighet till automatiska utrop med hjälp av talsyntes. Den inspelade röst, som Banverket använder i utropssystemet, kommer även att finnas på engelska. Pilotdriften planeras att ske i Hallsberg med start i maj 2010 och under senare delen av året kommer systemet att driftsättas i Malmö och Stockholm. Ett arbete behöver dock göras för att utreda hur den nya tekniken och dess möjligheter ska användas. Utrop på engelska kommer sedan, på det sätt som SJ föreslår, att ingå i Trafikinformation BAS.*

#### **5.4.4.1 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård - Yttrande från Green Cargo AB**

Vi accepterar inte att Hallsbergs rangerbangård stängs 18 juni kl. 14.00 – 20 juni kl. 08.00.

*Banverkets kommentar:*

*Det angivna datumet var resultatet av en felskrivning i samrådsupplagan. Tiderna för stängning ska vara den 24 juni kl 14.00 – 26 juni kl. 08.00*

## Yttranden och kommentarer om kapitel 6:

### Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB

#### Kapitel 6 – Allmän kommentar om avgifter

Det måste finnas en rimlighet i avgiftsökningar. Som det är nu vill Banverket genomföra generella avgiftsökningar utöver alla särskilda ökningar (kommenterade ovan). Alla dess ökningar drabbar SL/Stockholmståg då vi är tvungna att köra genom Stockholm på högt belastade tider. Det leder till en orimlig kostnadsökning för pendeltågstrafiken och därmed skattebetalarna i Stockholms län. En grov uppskattning pekar på en fördubbling av avgifterna från år 2010 till år 2011 för SL/Stockholmståg.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag.*

## Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från Bombardier Transportation Sweden AB

Bombardier Transportation anser att en marginalkostnadsbaserad prissättning av de tjänster Banverket erbjuder generellt sätt är bra. Avgifter skall bli baseras på marginalkostnaden och de samhällsekonomiska kostnader som drabbar samhället i stort.

Bombardier Transportation vill här dock peka på två faktorer som Banverket inte tar hänsyn till i avgiftssättningen:

1. Olika typer av järnvägsfordon sliter olika mycket på spåret. "Spårvänligheten" hos olika typer av järnvägsfordon påverkar kostnaderna för banunderhåll och långsiktigt även för reinvesteringar.
2. Utsläppen från dieselfordon beror inte enbart på mängden förbrukat dieselbränsle utan också på den reningsutrustning fordonet är utrustad med.

Tekniker som minskar de samhällsekonomiska kostnaderna för ovanstående faktorer finns tillgängliga. Bombardier Transportation och dess föregångare har sedan lång tid arbetat med att utveckla teknikerna. Om inte fördelarna för samhället premieras i avgiftssättningen så blir incitamenten för användning hos fordonsägare och berörda järnvägsföretag svaga. Det gäller särskilt användningen av "spårvänliga" fordon. Förhållandet kommer sannolikt att medföra att mindre spårvänliga fordon i framtiden kommer att dominera den svenska och skandinaviska marknaden.

### Spårvänliga fordon

Slitaget på spåret beror i huvudsak på axellasten och hur "mjukt" boggin går på spåret. Hjulparens förmåga till radialstyrning i kurvor är avgörande för det senare.

Axellasten tar man i Banverkets föreslagna avgiftssättning endast hänsyn till genom att antalet ton km påverkas. Vetenskapens ståndpunkt är dock att spårslitaget vid ökad axellast i praktiken ökar mycket mer än så. Till radialstyrningsförmågan hos olika järnvägsfordon tas ingen hänsyn alls till i Banverkets samrådsutgåva av Järnvägsnätsbeskrivningen för 2011. Bombardier Transportation anser att det idag finns välgrundade metoder för samt skäl till att implementera båda dessa faktorer i Banverkets avgiftssättning.

### Utsläpp från dieselfordon

I det föreslagna avgiftssystemet beror avgiften enbart på den mängd dieselbränsle som förbrukas. Ny teknik som reducerar utsläppsmängden finns tillgänglig och det finns även ett europeiskt regelverk för detta. Bombardier Transportation anser att i de miljöavgifter för dieselfordon som tas ut bör hänsyn också tas till på fordonen installerad teknik för reducerade av utsläppsmängder.



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

#### **Genomförande och prissättning av provkörningar**

En viktig orsak till att Bombardier Transportation i dag är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är möjlighet att kunna genomföra olika prov och tester av fordon, olika system på fordon, signalsystem för järnväg och även infrastruktur samt demonstrationer av Bombardier Transportations olika produkter.

Vid planering av prov mm på den ställiga infrastrukturen försöker Bombardier Transportation i så stor utsträckning som möjligt att utnyttja ledig kapacitet i järnvägsnätet. Dock måste möjlighet fortsatt finnas att genomföra vissa typer av prov till en rimlig kostnad även på de så kallade högnivå sträckorna samt sträckor där passageavgifter kommer att införas enligt remissutgåvan av Järnvägsnätetsbeskrivningen för år 2011.

Bombardier Transportation vill framhålla att provkörningsverksamheten som bedrivs inte genererar några intäkter utan utgör enbart en grund för att validera funktionalitet hos företagets olika system och produkter.

Bombardier Transportation inser svårigheter att genomföra stora förändringar i avgiftssystemet för den nu behandlade tidsperioden. Bombardier Transportation vill dock framföra en principiell uppfattning och hoppas att det kan påverka avgiftssättningen i kommande remissutgåvor av Järnvägsnätetsbeskrivningar främst då för år 2012.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket har tidigare remissbehandlat förslag till differentierade spåravgifter. Banverkets ambition är att införa avgifter som ger incitament för järnvägsföretag och andra att använda spårvänliga fordon och vagnar. Banverket har dock bedömt att det inte varit möjligt att introducera detta till 2011.*

*Banverket är positiv till att skapa emissionsavgifter som stimulerar åtgärder som innebär en reduktion av emissionerna. Banverket kommer att återkomma med förslag till avgifter som ger sådana incitament.*

*Banverket kommer att ta med Bombardier Transportations synpunkter i de fortsatta diskussionerna kring skapande av effektiva incitament och hur de framtida avgifterna ska utvecklas.*

*Banverket inser betydelsen av att det finns bra förutsättningar för provkörning av fordon. Banverkets ser dock i dagsläget inget skäl för att ändra tidigare principer för avgiftssättning för denna trafik.*

## Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB

### KAPITEL 6 AVGIFTER

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 Banverket ålägger oss vilket försämrar branschens konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Modellen för uttag av avgifter skapar ett a- och B-nät i Sverige. Högkostnadsnätet blir givetvis prioriterat vad det gäller underhåll och operativ drift. Felavhjälpning går fortare och resurser allokeras till i första hand detta linjenät. Övriga dör sottdöden.

Förslaget om ersättning då Banverket är orsak till otillgänglighet underbygger ovanstående. Vid högsta vite betalas 54 öre per tågkm på B-nätet medan en operatör på A-nätet i samma läge erhåller 1670 öre. Det innebär att A-nätet är värt 30,93 gånger mer, man kan också se det så att Banverket tänker anstränga sig 30,93 gånger mer för att undvika att hamna i en situation där man måste ersätta operatörer på A-nätet mot B-Nätet.

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.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag.*

*Banverket väljer att höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket, bland annat genom att till stor del tillämpa samma ersättningsfaktorer för hög- och basnivå, vilket ligger i linje med Svenska Tågkompaniets synpunkter.*

## Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från Skånetrafiken

### Avgifter

Vad gäller avgifter innebär förslaget till JNB en kraftig nivåhöjning och detta framförallt i storstadsområdena. För vår del innebär det nära nog en dubblering av avgifterna redan till år 2011. Vi utgår från att denna avgiftshöjning inte bara görs för att öka Banverkets självfinansieringsgrad utan samtidigt är ett uttryck för en markant ambitionshöjning vad gäller kvaliteten.

Skånetrafikens mål är att få fler och nöjdare kunder. Detta förutsätter att tågans punktlighet förbättras väsentligt. Allt för många driftstörningar orsakas av fel som ligger på Banverkets ansvar och när fel uppstår förmedlar Banverket information som inte når upp till kundens förväntningar. Banverkets bristande förmåga vad gäller leverans av tåglägen och bra information kostar Skånetrafiken och dess kunder många miljoner kronor, förorsakar ett omfattande administrativt arbete och vållar stor skada på Skånetrafikens och Banverkets varumärken. Mot bakgrund av de kraftigt förhöjda avgiftsnivåerna förväntar sig Skånetrafiken att också Banverkets leverans av tåglägen och god information förbättras väsentligt.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning. I detta ingår exempelvis att förbättra kvaliteten i såväl leverans av tåglägen som för information.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passageavgiften samt att höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

**Allmänna kommentarer om kapitel 6 - Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo välkomnar en differentiering av banavgifter som föreslås införas till T11. Som ett första steg införs differentierade banavgifter i trångsektorer som ett verktyg för att styra vilken trafik som verkligen behöver trafikera dessa sträckor. Green Cargo anser även att differentiering måste ske efter servicenivå, krav på högre kvalitet, snabbare ledtider (mindre tidtabellspåslag) mm skall således också avgiftsbeläggas utifrån järnvägsföretagens krav. Idag är dessa variabler att betrakta som fria nyttigheter för de järnvägsföretag som genom BV försorg tilldelas en högre kvalitet. Vi ser fram emot BV fortsatta arbete med banavgifter.

Green Cargo avvisar dock nivåhöjningen av banavgifter från år 2010 till år 2011. Detta riskerar menligt att påverka utbudet och inte minst våra kunder. Vid höga höjningar blir effekterna av dessa svåra att överblicka men en modest gissning är att godstrafiken på järnväg kommer att minska.

Vi ser således mycket allvarligt på dessa mycket kraftiga och plötsliga höjningar av banavgifterna. Enligt vore mening kommer dessa nivåhöjningen att påtagligt försämra konkurrensförmågan för godstransporter på järnväg. Då motsvarande nivåhöjningar inte kommer att drabba andra och konkurrerande transportslag.

Höjningarna går stick i stäv med de transportpolitiska mål som föreslås av regeringen i "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för **hållbar** tillväxt.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka avgiften för uppställning och nyttjande av spår på rangerbangårdar samt höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

*Green Cargo har flera intressanta förslag som grund för framtida differentiering av verkets priser. Banverket kommer att ta med sig detta i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

## Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S

### Afgifter for kørsel i Sverige

DB Schenker Rail Scandinavia kan konstatere, at der lægges op til en væsentlig stigning i Baneafgifterne for T11, samt at der også pålægges afgifter på steder, hvor vi hidtil ikke har betalt afgifter tidligere. DB Schenker Rail Scandinavia kører som udgangspunkt hovedsageligt på den internationale trafik på de strækninger, der er godt udbyggede, og hvor Banverket påtænker at tage de høje afgifter. Dette betyder, at omkostningsstigningen kommer til at ramme os – og dermed i sidste ende vores kunder - i ekstrem grad, hvis der kigges på de gennemsnitlige værdier for forventede afgiftsforhøjelser.

Til sammenligning har vi lavet en beregning på, hvordan de påtænkte afgiftsforhøjelser vil ramme vores trafikker ud fra den forventelige transportstigning i T11 og sammenlignet med vores hidtidige forventninger for T11.

Vores egne beregninger af konsekvenserne viser, at vi med de af Banverket foreslåede afgifter kan forvente en prisforhøjelse på 4,5 mill. SEK, eller en afgiftsforhøjelse på mere end 80%.

Det bemærkes, at der også er andre steder, hvor vi må forvente en afgiftsforhøjelse – bl.a. på opstilling af lokomotiver og på indførelse af, at det er bestilt kapacitet og ikke de reelt kørte tog, vi kommer til at betale for. Disse ekstra faktorer er ikke beregnet med i ovenstående gebyr, hvorfor vores forventelige afgiftsforhøjelse kommer til at være endnu større.

Denne afgiftsforhøjelse vil vi i tilfælde af indførelse videresende til vores kunder, som er meget sensitive overfor forhøjede priser.

Vi frygter derfor, at disse forhøjelser kommer til at påvirke vores produktion, udbud af tog, samt at vores kunder vil overveje at skifte fra jernbanetransport til lastbiltransport.

Dermed kommer afgiftsforhøjelserne til at gå stik imod den danske og svenske regerings bestræbelser på at skabe miljømæssig holdbar godstransport i fremtiden, men sende kunderne over på mere miljøbelastende alternativer. På klimakonferencen COP15, der afholdes i København i december 2009, forventes det også at miljørigtige transportløsninger vil være i fokus. Det virker derfor meget forkert samtidig at planlægge denne type af afgiftsforhøjelser for den mindst miljøbelastende godstransportform.

### *Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag.*

## Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna

### *Banavgifter*

Branschföreningen Tågoperatörerna bejakar differentierade banavgifter som princip och välkomnar att sådana på försök införs i storstadsområdena. Vi ifrågasätter dock om Banverkets förslag får avsedd styrande effekt. Det är svårt att enbart med modellanalyser välja sådana nivåer på kapacitetsavgifterna att utnyttjandet av banorna blir optimalt. I ett fördjupat samarbete med tågoperatörerna bör därför Banverket förbereda en uppföljning av de

kommande förändringarna år 2011 och redan nu inleda arbetet med alternativa modeller för differentiering av banavgifterna i JNB 2012, allt i syfte att effektivisera utnyttjandet av spåranläggningarna och skapa rimliga marknadsförutsättningar för operatörerna.

Vägledande för det fortsatta arbetet bör vara att differentiering också måste ske efter trafikbelastning, servicenivå, krav på högre kvalitet, snabbare ledtider m.m. utifrån järnvägsföretagens krav. Det är besvärande att banavgifterna (ännu) inte innehåller någon koppling till Banverkets kvalitetsåtaganden som leverantör av tåglägen.

Branschföreningen Tågoperatörerna ser allvarligt på nivåhöjningen av banavgifterna. Höjningarna ligger knappast i linje med de transportpolitiska målen om **hållbar tillväxt**. Vi saknar tydliga, genomarbetade konsekvensanalyser av de genomgripande förslag som BV nu presenterar till följd av regeringens aviserade fördubbling av banavgifterna. Effekterna är svåra att överblicka. En rimlig bedömning är dock att konkurrensförmågan för godstransporter på jämväg kommer att minska, såvida inte motsvarande avgiftshöjningar läggs på andra konkurrerande transportslag. För persontrafiken innebär banavgiftshöjningen biljettprishöjningar.

Av trafikverkens Nationella plan för perioden 2010 – 2021 (sid 134) framgår en tydlig oro för negativ utbudspåverkan av höjda banavgifter, och en särskild utredning föreslås. I dagens ekonomiska läge skulle, allt annat lika, den föreslagna höjningen av banavgifterna utradera det sammanlagda positiva rörelseresultatet för samtliga nu verksamma järnvägsföretag.

Branschföreningen Tågoperatörerna utgår från att intäkterna från höjda banavgifter går direkt till ökade insatser för förbättrad banhållning, framför allt i form av förbättrad kvalitet i alla avseenden. I annat fall äventyras den positiva utvecklingen av tågtrafiken till förmån för andra transportslag. För att bibehålla balansen mellan transportslagen borde rimligen en motsvarande avgifts- alternativt skattehöjning även ske i samma takt på vägtrafikområdet. För övrigt är det, när det gäller avgifter för s.k. externa (miljöstörande) effekter, ett krav enligt gällande EU-direktiv (2001/14/EG) att tillämpa motsvarande avgifter för andra trafikslag om infrastrukturhållaren skall ha rätt att behålla intäkterna.

Branschföreningens sammantagna bedömning är att differentierade och höjda banavgifter redan från 2011 så som de nu har aviserats och presenterats, i ett förslag som uppenbart arbetats fram i hast utan tillräckligt samråd eller konsekvensanalys, varken kommer att leda till ökad kapacitet, höjd kvalitet, mindre "skogstid" eller ökad service för järnvägsföretagen.

### *Banverkets kommentar:*

*Banverket för en dialog med regeringen rörande framtida anslag för verksamheten inom ramen för den årliga budgetprocessen. Regeringen presenterar sin bedömning i budgetpropositionen som lämnades i september. För närvarande pågår regeringens beredning av förslag till nationell plan för transportsystemet. Banverket räknar med att utökade avgifter kan användas för att finansiera banhållningsverksamhet.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning, verket inser att det krävs fortsatt utveckling för att verkets målsättning ska uppnås.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passage- och uppställningsavgifter samt att höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

*Branschföreningen Tågoperatörerna har flera intressanta förslag som grund för framtida differentiering av Banverkets avgifter. Banverket kommer att ta med detta i diskussionen kring den fortsatta utvecklingen.*

## **Allmänna kommentarer om kapitel 6 – Yttrande från A-Train AB**

### **Till avsnitt 6. Avgifter**

#### **Allmänt**

Branschen resor och transporter är generellt en lågmarginalbransch. Inom persontrafiken hamnar ökade kostnader på biljettpriserna. Betalningsviljan hos slutkund är sådan, att höjningar av priserna lätt leder till överströmning mellan olika transportslag. Detta är påtagligt i de fall priserna för nyttjande av ett specifikt transportslag ökar relativt de andra.

Kommersiell nyetablering på järnvägsmarknaden är en process som kräver såväl hög kompetens som tillgång till avsevärt kapital. A-Train anser att den aviserade avgiftshöjningen i hög grad försvårar sådan nyetablering.

#### **A-Train AB och Arlanda Express särställning genom avtal med staten**

A-Train AB (A-Train) trafikerar, genom ett avtal, daterat den 3 juli 1995, mellan företaget och staten (företrädd av Arlandabanan Infrastructure AB) den del av Banverkets järnvägsnät, som i avtalet benämns "Roserbergs Section". "Avtalet" är benämnt Arlandabanan Project Agreement (APA),

Avtalet tillerkänner A-Train ett visst antal tåglägen över vissa tidsperioder på Roserbergs Section. A-Train kommer i det följande att utgå ifrån att svenska staten genom Arlandabanan Infrastructure kommer att honorera Avtalet och att den JNB som fastställs av Banverket kommer att ta hänsyn till detta förhållande. A-Train vill dock föreslå, för att öka transparensen i marknaden och förståelsen för den situation som är den rådande, att Banverket i sin JNB uttryckligen anger att A-Train har vissa i avtal angivna rättigheter som gör att vissa delar av JNB inte kommer att tillämpas på A-Train.

Avtalet anger att A-Train skall erlägga spåravgifter ("track charges") som beslutats av svenska regeringen eller Riksdagen och specificeras där (APA 11.2.1 (iii)). Eftersom Avtalet inte anger något annat skall A-Train inte betala några andra avgifter.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

Klart är att A-Train inte kommer att acceptera budgivning eller liknande förfarande rörande de tågslägen som redan tillerkänts A-Train genom ovannämnda avtal med staten.

A-Train välkomnar JNB portalparagrafer under punkt 6.1 som:

- dels anger att en tågoperatör skall betala en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon,
- dels anger, vad gäller särskilda avgifter, att avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med nyttjande av infrastrukturen skall vara icke-diskriminerande.

#### **Tågslägesavgift**

A-Train har i Avtalet redan tillförsäkrats sex tågslägen per timme i vardera riktningen. Vi anser att vi endast skall betala den avgift i den utsträckning den kan hänföras till trafikplanering och tågledning. Att en sådan avgift är högre på av oss trafikerade delar av infrastrukturen kan möjligen bero på att insatserna för trafikplanering och tågledning här är särskilt kostnadskrävande men detta bör i så fall motiveras.

#### **Särskild avgift för persontrafik**

A-Train ifrågasätter lagstödet och motiven för att debitera en särskild avgift för just persontrafik.

#### **Passageavgift**

De tågslägen som A-Train redan har avtal med staten om kan inte beläggas med ytterligare avgifter.

#### **Olycksavgift**

A-Train har inget att invända.

#### **Uppvärmning fordon**

A-Train har, med stöd i avtalet med staten, tecknat särskilt avtal om leverans av elenergi med BV.

#### **Spåravgift**

A-Train har inget att invända mot spåravgiften.

#### **Uppställningsavgift**

Genom avtalet med staten disponerar A-Train spåren 1 och 2 på Stockholm C och betalar enligt avtal för detta. Några ytterligare avgifter för detta skall A-Train inte betala.

#### **Avbokningsavgift**

Avtalet med staten ger A-Train rätt till sex tågslägen per timme och riktning för A-Trains egen trafik (Arlanda Express). A-Train anser inte att någon avbokningsavgift skall betalas om något bokat tågsläge inte utnyttjas.

### **Sammanfattning**

A-Train AB vill sammanfattningsvis framhålla att frågan om avgifter för vår verksamhet som järnvägsföretag regleras i avtal med staten (Arlanda Project Agreement). A-Train skall, enligt vår uppfattning, inte betala några andra avgifter för nyttjandet av den genom Banverket tillhandahållna infrastrukturen än vad som följer av detta avtal.

#### *Banverkets kommentar:*

*Staten har lagt fast ramarna för avgifter inom järnvägssektorn genom nuvarande järnvägslagstiftning. Infrastrukturförvaltarna har att fastställa och debiterar avgifter i enlighet med järnvägslagstiftningen.*

*Av Arlanda Project Agreement (APA) följer att avgift för trafiken på ska erläggas enligt förordning (1988:1378) om avgifter på statens spåranläggningar eller, om den ändras eller upphävs, i enlighet med de principer för avgifter som riksdag eller regering eller Banverket med stöd av lag eller förordning fastställer generellt för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den nu gällande järnvägslagstiftning är det Banverket, och inte regeringen, som beslutar om avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Järnvägslagen (SFS 2004:519) ger utrymme för uttag av avgifter genom budgivning. Det avtal som A-Train åberopar och vilket tillförsäkrar A-Banan Infrastructure AB/A-Train*



*viss infrastrukturkapacitet begränsar inte Banverkets möjligheter att i förhållande till samma aktörer ta ut sådan avgift. Banverket anser därför att verket har rätt att ta ut avgifter i enlighet med verkets förslag, såväl avseende avgifter vid budgivning som avgifter i övrigt.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passageavgifterna och höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

*Banverket anser att olika marknadssegment har möjlighet att betala den särskilda avgiften för persontrafik som finns med i förslaget. Inget segment hindras att använda infrastrukturen enligt Banverket och därför har verket rätt att ta ut denna avgift.*

## **6.1 Avgiftsprinciper – Yttrande från A-Train AB**

### **6.1 Avgiftsprinciper**

#### **Svensk lagstiftning och transportpolitik**

Avgiftsprinciperna är förvisso väsentliga för järnvägens utveckling och konkurrenskraft. Mer väsentligt för järnvägsföretagen är dock den praktiska tillämpningen av lagen och inte minst avgiftsnivåerna, såväl i absoluta tal som ställda i relation till kostnaderna för andra trafikslag.

#### **Marginalkostnadsbaserade avgifter**

##### **Avgift för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande**

A-Train anser att betydligt kraftfullare åtgärder än de som redovisas för sträckan Stockholm C – Skavstaby i kapacitetsförstärkningsplanen från april 2008 måste till. Förstärkningen bör inte bara omfatta den överbelastade sträckan utan ta hänsyn till situationen på hela sträckan Stockholm – Uppsala.

##### **Särskilda avgifter**

A-Train har svårt att ta ställning till frågan om särskilda avgifter så länge dessa inte i högre grad kan konkretiseras. Vi vill dock ändå peka på de olika förutsättningar som råder på "marknaden", bl a mycket varierade ekonomiska förutsättningar för kommersiell och samhällsstödd trafik.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har i de analyser som gjorts gjort jämförelser mellan järnväg och väg avseende avgifts- och skattetrycket. Banverket bedömer att de samhällsekonomiska konsekvenserna av beslutad avgiftshöjning är relativt små.*

*Banverket är medveten om att det finns efterfrågan för ökad tågtrafik Stockholm – Uppsala. Att större kapacitetsförstärkningsåtgärder ej togs med i kapacitetsförstärkningsplanen 2008 för sträckan Stockholm – Uppsala motiveras av att åtgärderna ska vara genomförbara inom tidsperioden 2 – 3 år. Det är även värt att nämna att ett större utbyggnadsarbete pågår för Uppsala station under denna tidsperiod.*

### **6.1.1. Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) – Yttrande från A-Train AB**

#### **6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)**

##### **2.a stycket**

Arlanda Express tågssystem har i avtal mellan staten och A-Train erhållit rätt till upp till sex tåglägen per timma och riktning. Dessa tåglägen skall vara så planerade att det är minimum 8 och maximum 12 minuter mellan dem. Enligt samma avtal föreligger skyldighet att trafikera systemet med minst fyra tåg per timme och riktning. Det är A-Trains ståndpunkt att detta avtal utesluter att tilldelning av dessa tåglägen blir föremål för budgivning.

En annan invändning mot fördelning av kapacitet genom budgivning är att de olika aktörerna inte finns på marknaden på lika villkor. Kommersiell tågtrafik kommer i en budgivning att konkurrera med trafik som är helt eller delvis samhällsfinansierad.

Hur avser BV hantera budgivning i förhållande till tågssystem som bygger på regelbundna, frekventa förbindelser? Förloras ett tågläge faller större delar av ett system, inkl bussanslutningar. Hur påverkas utgången av "auktionen" och de samhällsekonomiska nyttorna av att vissa järnvägsföretag är kommersiella och andra delvis samhällsfinansierade?

A-Train anser att det skall anges vad som avses med förhandling om särskilda avgifter utöver de som anges i kapitel 6.

#### *Banverkets kommentar:*

*Av Arlanda Project Agreement (APA) följer att avgift för trafiken på ska erläggas enligt förordning (1988:1378) om avgifter på statens spåranläggningar eller, om den ändras eller upphävs, i enlighet med de principer för avgifter som riksdag eller regering eller Banverket med stöd av lag eller förordning fastställer generellt för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den nu gällande järnvägslagstiftning är det Banverket, och inte regeringen, som beslutar om avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Järnvägslagen (SFS 2004:519) ger utrymme för uttag av avgifter genom budgivning. Det avtal som A-Train åberopar och vilket tillförsäkrar A-Banan Infrastructure AB/A-Train viss infrastrukturkapacitet begränsar inte Banverkets möjligheter att i förhållande till samma aktörer ta ut sådan avgift.*

*Banverket anser därför att verket har rätt att ta ut avgifter i enlighet med verkets förslag, såväl avseende avgifter vid budgivning som avgifter i övrigt.*

*Det finns enligt järnvägslagstiftningen möjlighet att förhandla om särskilda avgifter. Banverket informerar om denna möjlighet i järnvägsnätsbeskrivningen.*

### **6.1.1.1 och 6.3.1.1 Tåglägesavgift - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

#### **Kapitel 6.1.1.1 och 6.3.1.1 Tåglägesavgift**

Banverket föreslår att en särskild tåglägesavgift införs på vissa sträckor i järnvägsnätet vilket för SL/Stockholmståg omfattar sträckorna Märsta – Karlberg – Älvsjö – Södertälje – Gnesta. Den föreslagna höjningen på 1,40 kr/tågkilometer kommer att ge en extra kostnad för SL/Stockholmståg på grovt räknat 7 miljoner kronor per år. Eftersom denna avgift i grunden är skattepengar från Stockholms läns invånare förutsätter vi att denna summa som SL/Stockholmståg får betala går till utökat underhåll inom Stockholms län. Vi kräver också att särskilda mål för detta sätts, följs upp och redovisas. Noteras bör att det enligt Kommunallagen är tveksamt att Stockholms läns landsting (genom SL/Stockholmståg) är med och finansierar järnvägsanläggningar utanför det egna länet.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

*De avgifter som Banverket erhåller används för att finansiera banhållningsverksamhet utan geografiska begränsningar. Några geografiska begränsningar kan heller inte bli gällande för Banverket i detta avseende med hänsyn till de regler som må gälla för de som erlägger avgifterna. Således kommer Banverket inte att sätta några mål direkt kopplade till enskilda järnvägsföretags och trafikorganisations erläggande av avgifter.*

*Däremot kommer Banverket även framöver att genomföra olika insatser för att förbättra kvaliteten i systemet. Dessa insatser kan ibland komma att vara kopplade till överenskommelser och gemensamma mål med andra intressenter, som exempelvis Kraftsamling i Mälardalen.*

#### **6.1.1.1 Tåglägesavgift - Yttrande från Green Cargo AB**

Positivt initiativ med differentierade tåglägesavgifter. Green Cargo anser att det dessutom borde vara ytterligare differentieringar med avseende på vilka kvalitetskrav respektive järnvägsföretag har.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket kommer att vidareutveckla verkets tjänster och prissättning. Banverket kommer att ta med Green Cargos synpunkter i diskussionerna kring det fortsatta utvecklingsarbetet.*

#### **6.1.1.1 Tåglägesavgift - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB AB**

Angående differentierad tåglägesavgift: Veolia stöder förslaget om uppdelning av järnvägsnätet i Högnivå och Basnivå beträffande tåglägesavgifter. Vi noterar särskilt det ansvar för förseningar/inställda tåg som BV kommer att åta sig beträffande ersättningsansvar till JF som beror på infrastruktur fel.

*Banverkets kommentar:*

*Yttrandet föranleder ingen kommentar.*

#### **6.1.1.1 Tåglägesavgift – Yttrande från Västtrafik AB**

##### *6.1.1.1 Tåglägesavgift*

Den höjda tåglägesavgiften för den del av järnvägsnätet som definieras som högnivå, tillsammans med passageavgiften enligt 6.1.1.4, ger för Västtrafiks del en årlig merkostnad på ca 12 miljoner SEK. Det är en stor kostnadsökning som kommer att leda till antingen minskad trafik, höjda priser eller höjt ägartillskott. Det är otillfredsställande eftersom det verkar i motsatt riktning mot de ambitioner som finns i regionen, nämligen att kraftigt öka kollektivtrafikresandet. Västtrafik ansluter sig till branschens mål att fördubbla marknadsandelen för tåg till 2020.

Om tåglägesavgifterna höjs så kraftigt som anges anser Västtrafik att det är ytterst viktigt att det görs tydligt hur de höjda avgifterna kan bidra till att förbättra infrastrukturen.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådsynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort*

*vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passageavgiften och höja ersättningen för förseningar som beror på Banverket.*

*För de ytterligare resurser som de höjda banavgifterna innebär kommer Banverket att vidta kvalitetshöjande insatser som förbättrar kvaliteten i systemet. De kan i dagsläget inte preciseras.*

### **6.1.1.1 Tåglägesavgift - Yttrande A-Train AB**

#### **6.1.1.1 Tåglägesavgift**

Förutom det principiellt sagda om tåglägesavgiften för A-Trains del vill vi peka på följande. Den förutskickade tåglägesavgiften är på vissa specificerade sträckor mer än sex gånger högre än i övriga landet. A-Train anser det oklart vad som motiverar denna avsevärt högre avgift just på dessa sträckor. Innebär det att Banverket kommer att leverera en sex gånger högre kvalitet på dessa dyrare sträckor?

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket anser att den del av järnvägsnätet som har en högre avgift har en bättre prestanda och kvalitet och att det därför är rimligt att de som använder denna del av järnvägsnätet betalar en högre tåglägesavgift.*

### **6.1.1.2 Övrig särskild avgift på persontrafik- Yttrande A-Train AB**

#### **6.1.1.2 Övrig särskild avgift på persontrafik**

A-Train kan inte finna motiv för att just persontrafik skall beläggas med en särskild avgift. A-Train svarar själva för drift och underhåll av nyttjade terminaler och sköter sin egen trafikinformation mot resenärerna. A-Train disponerar genom avtal med staten spåren 1 och 2 på Stockholm C mot överenskommen avgift.

*Banverkets kommentar:*

*Denna avgift är av finansierande karaktär och tas ut av persontrafik som trafikerar statens järnvägsnät. Banverket anser att marknadssegment inom persontrafiken har möjlighet att betala den särskilda avgiften för persontrafik som finns med i förslaget. Inget segment hindras att använda infrastrukturen enligt Banverket och verket har därför rätt att ta ut denna avgift.*

#### **6.1.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö- Yttrande från A-Train AB**

##### **6.1.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö**

A-Train disponerar enligt avtal med Arlanda Infrastructure AB upp till 6 tåglägen per timme och riktning på sträckan Stockholm C – Rosersberg samt har enligt samma avtal skyldighet att bedriva trafik i avtalad omfattning. Någon passageavgift kan enligt vår åsikt inte tillkomma utöver redan avtalade avgifter.

##### *Banverkets kommentar:*

*Av Arlanda Project Agreement (APA) följer att avgift för trafiken på ska erläggas enligt förordning (1988:1378) om avgifter på statens spåranläggningar eller, om den ändras eller upphävs, i enlighet med de principer för avgifter som riksdag eller regering eller Banverket med stöd av lag eller förordning fastställer generellt för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den nu gällande järnvägslagstiftning är det Banverket, och inte regeringen, som beslutar om avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Järnvägslagen (SFS 2004:519) ger utrymme för uttag av sådana avgifter. Det avtal som A-Train åberopar och vilket tillförsäkrar A-Banan Infrastructure AB/A-Train viss infrastrukturkapacitet begränsar inte Banverkets möjligheter att i förhållande till samma aktörer ta ut sådan avgift.*

*Banverket anser därför att verket har rätt att ta ut avgifter i enlighet med verkets förslag.*

#### **6.1.1.4 och 6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö- Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

##### **Kapitel 6.1.1.4 och 6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö**

En särskild avgift 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 i praktiken blir en ren extra skatt på runt 16 Mkr årligen.

SL har genom Stockholms läns landsting under lång tid varit med att finansiera järnvägsinfrastrukturen genom Stockholm. Att vi nu ska behöva betala en extra avgift för att få använda den kan inte accepteras.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passageavgifterna.*

*De avgifter som regleras i direktiv 2001/14/EG och i järnvägslagen är uppbyggda från utgångspunkten att det finns ett flertal infrastrukturförvaltare, både statliga och privata. De avgifter som regleras kan därför ur den synvinkeln snarast betecknas som priser mellan enskilda infrastrukturförvaltare och enskilda järnvägsföretag. I proposition 2003/04:123, som riksdagen ställt sig bakom, anförs bland annat som skäl att skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan någon direkt motprestation, medan med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna. Så länge avgiften håller sig inom infrastrukturförvaltarens självkostnader kan det inte ses som en skatt. Enligt regeringens mening bör avgiften inte ses som en skatt, vare sig den tas ut av en privat eller statlig infrastrukturförvaltare. I propositionen slog regeringen fast att det även på infrastruktur som förvaltas av staten bör finnas möjligheter att ta ut särskilda avgifter eller påslag, utöver trafikens marginalkostnader. I linje med detta bestämde regeringen i samband med att ikraftträdandet för den nya lagstiftningen att den gamla ordningen skulle överges, där regeringen fastställde avgiftsnivåerna, och att istället skulle Banverket i fortsättningen fastställa avgiftsnivåerna.*

*De avgifter som Banverket erhåller används för att finansiera banhållningsverksamhet utan geografiska begränsningar. Några geografiska begränsningar kan heller inte bli gällande för Banverket i detta avseende med hänsyn till de regler som må gälla för de som erlägger avgifterna.*

*Banverket anser därför att verket har rätt att ta ut avgifter i enlighet med verkets förslag.*

#### **6.1.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö – Yttrande från Västtrafik AB**

##### *6.1.1.4 Passageavgift*

Se 6.1.1.1 ovan.

##### *Banverkets kommentar:*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Bland annat väljer Banverket att sänka passageavgifterna.*

#### **6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster – Yttrande från A-Train AB**

##### **6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster**

###### **Uppställning**

A-Train disponerar genom avtal med staten spåren 1 och 2 på Stockholm C mot avtalad avgift. Någon ytterligare avgift för nyttjandet anser vi inte att vi skall betala.

##### *Banverkets kommentar:*

*Av Arlanda Project Agreement (APA) följer att avgift för trafiken på ska erläggas enligt förordning (1988:1378) om avgifter på statens spåranläggningar eller, om den ändras eller upphävs, i enlighet med de principer för avgifter som riksdag eller regering eller Banverket med stöd av lag eller förordning fastställer generellt för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den nu gällande järnvägsagstiftning är det Banverket, och inte regeringen, som beslutar om avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Järnvägslagen (SFS 2004:519) ger utrymme för uttag av uppställningsavgifter. Det avtal som A-Train åberopar och vilket tillförsäkrar A-Banan Infrastructure AB/A-Train viss infrastrukturkapacitet begränsar inte Banverkets möjligheter att i förhållande till samma aktörer ta ut sådan avgift.*

*Banverket anser därför att verket har rätt att ta ut avgifter i enlighet med verkets förslag.*



## **6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning och bilaga 2.1 Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

### **Kapitel 6.2.5 – Underlag för avgiftsberäkning och bilaga 2.1 – Uppgifter som ska lämnas innan tågets avgång**

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

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket anser att samma förutsättningar bör gälla alla aktörer. Det är viktigt, utifrån ett rättvise- och konkurrensneutralitets perspektiv, att Banverket har tillgång till korrekta uppgifter som underlag för debitering. Banverket har förståelse för Stockholmstågs situation och verket arbetar för att utveckla gränssnittet mellan Banverket och Stockholmståg så att det ska underlätta hanteringen av uppgifter som ska lämnas innan tågs avgång.*

## **6.3.1.4 Passageavgifter i Stockholm, Göteborg och Malmö - Yttrande från Green Cargo AB**

Green Cargo välkomnar även denna tanke med passageavgifter, vi har redan börjat planera hur vi kan styra bort loggångar mm från peaktider, avgiften kommer enligt vår bedömning ge tänkt effekt.

Vi anser dock att denna avgift bör specificeras ned på spårnummernivå. Bakgrunden till det är att det finns ett antal spår som det inte är rimligt att dessa belastas med passageavgifter eftersom de ligger i periferin och därmed inte är en del av trängselproblematiken. Inom exempelvis Göteborg kan vi nämna spåren 73, 74 samt ”Skäran”, i Stockholm exempelvis driftspåren D1/D2 samt spår M genom Karlberg.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket har sett över förutsättningarna för föreslagna passageavgifter och gjort vissa förändringar, såväl avseende indelningen i sträckor/områden som avgiftsnivån. Huvudsyftet har varit att få en differentiering som avser såväl geografiskt område som visst tidsintervall. Banverket har gjort ett förtydligande som innebär att samtliga spår på de utpekade sträckorna kommer att omfattas av passageavgiften. Banverket anser att uttag av passageavgift för nyttjande av endast vissa spår på berörda sträckor i detta skede kan resultera i ett oönskat beteende. Banverket bedömer därför att det blir mest effektivt med en avgift för samtliga spår på de utpekade sträckorna. Banverket kommer dock ta med sig denna synpunkt i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

### **6.3.1.4 Passageavgifter i Stockholm, Göteborg och Malmö - Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

#### **6.3.1.4. Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö**

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att passageavgifterna i storstadsområdena bör förtydligas och specificeras på spårnummernivå. Anledningen till detta är att det finns ett antal spår som det inte är rimligt att belasta med passageavgifter eftersom de ligger i periferin och därmed inte är en del av trängselproblematiken. Inom exempelvis Göteborg kan vi nämna spår 73, 74 samt "Skäran", i Stockholm exempelvis driftspår D1/D2 samt spår M genom Karlberg.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket har sett över förutsättningarna för föreslagna passageavgifter och gjort vissa förändringar, såväl avseende indelningen i sträckor/områden som avgiftsnivån. Huvudsyftet har varit att få en differentiering som avser såväl geografiskt område som visst tidsintervall. Banverket har gjort ett förtydligande som innebär att samtliga spår på de utpekade sträckorna kommer att omfattas av passageavgiften. Banverket anser att uttag av passageavgift för nyttjande av endast vissa spår på berörda sträckor i detta skede kan resultera i ett oönskat beteende. Banverket bedömer därför att det blir mest effektivt med en avgift för samtliga spår på de utpekade sträckorna. Banverket kommer dock ta med sig denna synpunkt i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande – Yttrande från Västtrafik AB**

#### *6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande*

Dessa avgifter står för ytterligare ökning av kostnadsbelastningen på järnvägstrafiken och därför gäller samma resonemang som under 6.1.1.1 ovan, i synnerhet när man betraktar dessa i kombination med varandra.

#### *Banverkets kommentar:*

*Enligt järnvägslagstiftningen är huvudprincipen att Banverket ta ut marginalkostnadsbaserade avgifter för utnyttjande av statens järnvägsnät. Banverket bedriver forskning med hjälp av VTI för att få fram kunskapsunderlag för ställningstagande kring järnvägstrafikens marginalkostnader. Utifrån bland annat dessa underlag fattar Banverket beslut om de marginalkostnadsbaserade avgifterna.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Dessa förändringar berör dock inte de*

*marginalkostnadsbaserade avgifterna. Beslutet rörande de marginalkostnadsbaserade avgifterna ligger på samma nivå som det Banverket tidigare presenterat.*

### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

#### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande**

DB Schenker Rail kan desværre konstatere at de områder, hvor der er planlagt en høj afgift, er de områder, hvor vi opererer. Vi finder den foreslåede afgiftsforhøjelse uacceptabel stor, og forventer at tabe kunder alene på disse afgiftsforhøjelser.

*Banverkets kommentar:*

*Enligt järnvägslagstiftningen är huvudprincipen att Banverket ta ut marginalkostnadsbaserade avgifter för utnyttjande av statens järnvägsnät. Banverket bedriver forskning med hjälp av VTI för att få fram kunskapsunderlag för ställningstagande kring järnvägstrafikens marginalkostnader. Utifrån bland annat dessa underlag fattar Banverket beslut om de marginalkostnadsbaserade avgifterna.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar och avgiftssänkningar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Dessa förändringar berör dock inte de marginalkostnadsbaserade avgifterna. Beslutet rörande de marginalkostnadsbaserade avgifterna ligger på samma nivå som det Banverket tidigare presenterat.*

### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

#### **6.3.1.5. Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande**

Branschföreningen Tågoperatörerna ifrågasätter grunden för de nu föreslagna höjningarna av de marginalkostnadsbaserade avgifterna (spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift).

##### *Spåravgift*

Oss veterligt finns ännu inget väldokumenterat underlag för höjningen av spåravgiften. Det har förvisso tagits fram en del underlag som visar att spåravgiften skulle behöva vara flera gånger högre. Detta bygger på att kostnaderna för reinvestering skulle vara en marginalkostnad. Att så är fallet går emellertid inte att påvisa med statistiska metoder som bygger på uppgifter om historiska kostnader enligt bokföringen.

##### *Olycksavgift*

Under årens lopp har det förts diskussioner om huruvida det är *relevant* att belasta tågtrafik med kostnader för olyckor med tredje person, vilka idag är den huvudsakliga komponenten i olycksavgiften för tågtrafik. Branschföreningen Tågoperatörerna vill i detta sammanhang endast peka på att det i praktiken är omöjligt för ett järnvägsföretag att förhindra sådana olyckor, då en person olovandes befinner sig inom spårområdet. Någon minskning av antalet olyckor uppnås knappast genom att ta ut avgifter av operatörerna.

##### *Emissioner*

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att avgiften bör utformas på ett sådant sätt att den stimulerar till att reducera utsläppen av skadliga emissioner. Nuvarande avgift ger inga incitament i denna riktning. Styrningssyftet tycks nu helt ha bortfallit, då det bara handlar om en generell höjning av en odifferentierad avgift. Differentierade emissionsavgifter bör givetvis utgå från en konstruktion som på något sätt speglar verkliga utsläpp av förslagsvis partiklar och kväveoxider.

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket bedriver forskning med hjälp av VTI för att få fram kunskapsunderlag för ställningstagande kring järnvägstrafikens marginalkostnader. VTI har tagit fram underlag avseende såväl spår- som olycksavgift. Banverket anser detta kan användas som underlag för ställningstagande kring de marginalkostnadsbaserade avgifterna. Banverket ser inget skäl att frånga tidigare presenterat förslag.*

*Banverket är positiv till att skapa emissionsavgifter som stimulerar åtgärder som innebär en reduktion av emissionerna. Banverket kommer att återkomma med förslag till avgifter som ger sådana incitament.*

### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande – Yttrande från A-Train AB**

#### **6.1.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande.**

##### **Olycksavgift**

Finns fortfarande en komponent för plankorsningsolyckor med i olycksavgiften? Variationer i A-Trains trafik påverkar inte samhällskostnader för olyckor i detta avseende och A-Train vill påminna om att avgifterna inte skall strida mot portalparagraferna i avsnitt 6.1.

#### *Banverkets kommentar:*

*Den avgift som Banverket får ta ut ska bestämmas till det marginella bidraget till de totala samhällsekonomiska kostnaderna som en ökad trafikering ger upphov till. När volymen tåg ökar så ökar normalt också antalet olyckor. I studier som genomförts av VTI har sambandet mellan olycksrisker och trafikflöde studerats, dels för plankorsningar och dels för övriga olyckor som involverar tredje person. Självmord har exkluderats från dessa data. Banverket ser inget skäl att frångå tidigare presenterat förslag.*

### **6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande – yttrande från Green Cargo AB**

Vi anser att avgiften bör utformas på ett sådant sätt att den stimulerar till att reducera utsläppen av skadliga emissioner. Exempelvis har vi genom att modernisera diesellokparken och utbilda förarekåren i ett mera ekonomiskt körsätt strävat efter detta. Nuvarande avgift ger inga incitament i denna riktning.

När det gäller de ombyggda T44 till Td så har vi valt det mest miljöanpassade på marknaden just nu och till exempel fått klimatinvesteringsbidrag från Naturvårdsverket för detta. Det tekniskt fullt rimliga alternativet var att renovera befintlig motor.

Förutom att buller och vibrationer kommer att minska rejält med den nya motorn till gagn både för anställda och omvärld så kommer förstas emissionerna att reduceras. Motorn uppfyller EU III A vilket innebär att det inte kommer att finnas några modernare motorer i samma klass på europeiska järnvägar.

Emissionerna är max:

3,5 gram kolmonoxid/kWh  
0,5 gram kolväten/kWh  
7,4 gram kväveoxider/kWh  
0,2 gram partiklar/kWh

För de i dag centrala emissionerna kväveoxider (NOx) och partiklar så mer än halveras emissionerna jmf den gamla motorn.

Differentierade avgifter bör givetvis utgå från en konstruktion som på något sätt speglar verkliga utsläpp av förslagsvis partiklar och kväveoxider. Detta kan räknas fram till exempel genom att kombinera certifieringsdata som anger emissioner per kWh och sen kombinera det med antal liter diesel som använts. Där finns redan idag i viss mån emissionsklasser utstakade för framtiden, se tex [www.dieselnet.com/standards/eu/nonroad.php](http://www.dieselnet.com/standards/eu/nonroad.php)

För externa kostnader så pågår arbeten med detta intensivt på EU-nivå, IVL kommer att presentera ett verktyg för detta inom kort. Det är viktigt att järnvägen visar vägen men utan att beläggas med avgifter som saknar

motsvarighet hos konkurrerande transportslag eftersom det genast blir kontraproduktivt för miljön i praktiken.

Vi tar för givet att våra nya dieslar hamnar i den bästa kategorin! Ni kan ju kanske behålla skrivningen om loktåg vs motorvagnar med tillägget att de fordonsägare som kan visa på låga emissioner från sina diesellok kommer att debiteras avgifter motsvarande motorvagnar. (Fast egentligen borde även motorvagnarna behöva redovisa sina värden).

*Banverkets kommentar:*

*Banverket är positiv till att skapa emissionsavgifter som stimulerar åtgärder som innebär en reduktion av emissionerna. Banverket kommer att ta med Green Cargos förslag i det fortsatta utvecklingsarbetet. Banverket kommer att återkomma med förslag till emissionsavgifter som ger sådana incitament.*

**6.3.2.4 Rangerbangård – yttrande från Green Cargo AB**

Denna avgift är inte acceptabel i nuvarande utformning.

På vilka grunder avser BV att ta ut denna avgift? Vi gissar att tanken är att rangerbangårdar anses överbelastade och att ni därmed vill styra trafiken till/från dessa bangårdar. Men den problematiken är minst lika stor eller t o m större på ett stort antal personbangårdar. Varför pekas det inte ut ett antal stora persontrafikbangårdar (utöver Stockholm, Göteborg, Malmö som för övrigt även godstrafiken får betala passageavgifter vid)? Här måste BV fundera ett varv till, ni bör inte diskriminera ett trafikslag.

Vidare funderar vi om begreppet fordonssätt är det korrekta? Det innebär enligt vår tolkning att alla rörelser, lokgångar, växlingsdrag såväl som ankommande tåg skall belastas med avgiften? Detta kommer att rendera i multiplar på 2-3 ggr antalet ankommande tåg.

De rangerbangårdar ni har listat består i många fall bara av en driftplats, exempelvis Borlänge (BLG) är definierad som rangerbangård. Det innebär att alla tåg som ankommer BLG skall erlägga avgiften, det innebär att våra "Trätåg" som ankommer vid sidan av rangerbangården (närmast BV HK) också skall avgiftsbeläggas. Vidare innebär det att alla persontåg som ankommer Borlänge också skall betala denna avgift!

Föreslår att ni i denna utgåva av JNB slopar avgiften och till JNB 2012 inkommer med en avgift för tågrörelser på stationer med hög belastning.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har tidigare inte tagit betalt för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen vid rangerbangårdar. Marginalkostnadsbaserade avgifter ska egentligen tas ut. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter. Syftet är att med ekonomiska incitament få ett effektivt utnyttjande av sådana anläggningar.*

*Avgiften tas ut för nyttjande av infrastrukturen på rangerbangårdarna. Trots att den infrastruktur som tillhandahålls på rangerbangårdarna i många fall är avsevärt mer kapitalintensiv än "vanliga"*

*uppställningsspår har avgiften satts enligt samma principer och pris per timme som för uppställning. .*

*Begreppet fordonssätt inkluderar samtliga rörelser som ankommer med vagnar och som kommer att belasta rangerbangården, även när det handlar om andra rörelseformer än tåg. **Det innebär att ett enskilt lok som ankommer rangerbangård inte ska betala någon avgift, eftersom loket inte ska rangeras.***

*I tabell (3.8.1.1) redovisas vilka spår som ingår i respektive rangerbangård. Den som beställer tjänsten och tilldelas kapacitet på rangerbangård ska också erlægga avgift för nyttjande av själva spåret.*

#### **6.3.2.4 Rangerbangård – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

##### **6.3.2.4 Rangerbangårde**

Også här virker det oförståeligt, att Banverket påtænker at kræve afgifter på 100 SEK pr. ankommande tog. Med vores budgettal for togkørsel i 2010 vil dette betyde en afgiftsforhøjelse på ca. 200.000 SEK alene på dette område.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har tidigare inte tagit betalt för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen vid rangerbangårdar. Marginalkostnadsbaserade avgifter ska egentligen tas ut. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter. Syftet är att med ekonomiska incitament få ett effektivt utnyttjande av sådana anläggningar. Banverket väljer efter samrådet att sänka avgiften för nyttjande av spår vid rangerbangårdar.*

#### **6.3.2.4 Rangerbangård – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

##### **6.3.2.4. Rangerbangård**

Branschföreningen Tågoperatörerna accepterar inte att Banverket inför en ny avgift på 100 kr per ankommande tågsätt till rangerbangård. Banverket bör därför slopa avgiften i JNB 2011 och till JNB 2012 återkomma med en avgift för tågrörelser på stationer med hög belastning.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har tidigare inte tagit betalt för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen vid rangerbangårdar. Marginalkostnadsbaserade avgifter ska egentligen tas ut. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana*



*platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter. Syftet är att med ekonomiska incitament få ett effektivt utnyttjande av sådana anläggningar. Banverket väljer efter samrådet att sänka avgiften för nyttjande av spår vid rangerbangårdar. Banverket tar med Branschföreningens förslag rörande avgifter i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

### **6.3.2.6 Uppställning - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

#### **Kapitel 6.3.2.6 – Uppställning**

Banverkets förslag om att förändra taxan för uppställning av tåg kommer att leda till onödig administration. Vi kan inte se nyttan med denna förändring utan anser att samma regler som för år 2010 ska gälla.

*Banverkets kommentar:*

*Huvudprincipen är att marginalkostnadsbaserade avgifter ska tas ut vid nyttjande av spår. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Dessa tjänster har tidigare i praktiken varit avgiftsbefriade, något som Banverket inte anser ger ett effektivt nyttjande. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

### 6.3.2.6 Uppställning - Yttrande från Green Cargo AB

Avgiften har tidigare varit 5:- SEK per påbörjat **dygn** och 100-tal meter spår. Avgiften höjs nu kraftigt till 1:- SEK per påbörjad **timme** och påbörjat 100-tal meter spår. Denna nya och höga timtaxa införs på alla trafikplatser som är väsentliga för vagnslastsystem, som är vår mest omfattande och betydande produkt.

En-timmegränsen 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.

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

Ber er fundera ett varv till på parkeringsavgifterna, troligt att dagens 60-timmar eller liknande bör behållas.

*Banverkets kommentar:*

*Huvudprincipen är att marginalkostnadsbaserade avgifter ska tas ut vid nyttjande av spår. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Dessa tjänster har tidigare i praktiken varit avgiftsbefriade, något som Banverket inte anser ger ett effektivt nyttjande. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Det innebär att avgiften dels sänks och dels att uppställningsavgiften tas ut per timme.*

*För att införa ett enkelt system att administrera väljer Banverket att inte tillämpa några "fria" timmar. Banverket har dock i den samlade*

*avgiftskonstruktionen tagit hänsyn till detta, dvs. det innebär i sig inga ökade avgifter för järnvägsföretagen.*

### **6.3.2.6 Uppställning – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

#### **6.3.2.6. Uppställning**

Den föreslagna entimmesgränsen riskerar att bli en mycket tung post för godstrafiken, som redan är under hård kostnadspress genom diverse pålagor. Godstrafik bygger på omkoppling mellan olika tåg på bangårdar och omkopplingstiderna understiger mycket sällan en timme. Det innebär att i princip varje vagn i vagnslastsystemet kommer att belastas med parkeringsavgifter. Den sammantagna effekten för persontrafiken är oklar.

Banverket bör mot denna bakgrund noggrant överväga syftet med avgifterna för (korttids)uppställning och vilka kostnader de avser att täcka. Det är enligt vår mening olämpligt att införa ett troligen svåradministrerat system försöksvis i full skala.

*Banverkets kommentar:*

*Huvudprincipen är att marginalkostnadsbaserade avgifter ska tas ut vid nyttjande av spår. Då Banverket i dagsläget inte har tillräcklig kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader på sådana platser, väljer Banverket istället att införa särskilda avgifter.*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Dessa tjänster har tidigare i praktiken varit avgiftsbefriade, något som Banverket inte anser ger ett effektivt nyttjande. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

*Banverket har inför samrådsversionen genomfört olika konsekvensanalyser. Utifrån dialog med branschen, inkomna samrådssynpunkter och kompletterande analyser har Banverket gjort vissa förändringar jämfört med verkets ursprungliga förslag. Det innebär att avgiften dels sänks och dels att uppställningsavgiften tas ut per timme.*

*För att införa ett enkelt system att administrera väljer Banverket att inte tillämpa några "fria" timmar. Banverket har dock i den samlade avgiftskonstruktionen tagit hänsyn till detta, dvs. det innebär i sig inga ökade avgifter för järnvägsföretagen.*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

### **6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon – Yttrande från Green Cargo AB**

#### **6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon**

Green Cargo förstår inte vad avgiften 30 kr/påbörjat dygn för uppvärmning via uppfälld strömavtagare avser att täcka samt hur avgiften ska administreras.

Green Cargo ser uppenbara svårigheter med administrationen för avgiften 30 kr/påbörjat dygn för uppvärmning via lokvärmepost.

Shablonförbrukningen för fordon med extra förlustpåslag utan elmätare vid uppvärmning via strömavtagaren blir grovt felaktigt (eftersom förlustpåslaget är beräknat utifrån installerad effekt vilket aldrig används vid uppställning).

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har olika typer av kostnader för olika lösningar. För värmeposter har Banverket administrations-, underhålls- och kapitalkostnader. För nyttjande av kontaktledning har Banverket, utöver underhållskostnader, även kostnader för administration och när uppfällda strömavtagare ”bränner av” kontaktledningen med omfattande kringkostnader som följd. Banverket anser att det är rimligt att olika varianter av i praktiken samma tjänst bör ha samma avgift. Banverket ser därför inget skäl till att ändra avgiften.*

*El som förbrukas vid uppvärmning av järnvägsfordon belastas inte med extra förlustpåslag utan endast med det ordinarie förlustpåslaget 16%*

### **6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon – Yttrande från A-Train AB**

#### **6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon**

A-Train konstaterar att samma fasta avgift föreslås för uppvärmning med värmepost som för samma ändamål genom uppfälld strömavtagare. Rimligen innebär det senare inte något behov av extra anordningar som måste finansieras med en fast avgift. A-Train disponerar genom avtal med staten spår 1 och 2 på Stockholm C mot särskild avgift. A-Train har vidare särskilt avtal med BV om leverans av elenergi. Ingen fast avgift för uppvärmning genom uppfälld strömavtagare skall således debiteras oss för uppvärmning av tågsätt.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket har olika typer av kostnader för olika lösningar. För värmeposter har Banverket administrations-, underhålls- och kapitalkostnader. För nyttjande av kontaktledning har Banverket, utöver underhållskostnader, även kostnader för administration och när uppfällda strömavtagare ”bränner av” kontaktledningen med omfattande kringkostnader som följd. Banverket anser att det är rimligt att olika varianter av i praktiken samma tjänst bör ha samma avgift. Banverket anser därför att avgiften ska ha samma konstruktion*

*oberoende av vilken energikälla som nyttjas. Banverket ser därför inget skäl till att ändra avgiften.*

#### **6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström - Yttrande från Green Cargo AB**

##### **Schabloner**

###### Godståg > 130 km/h

Green Cargo noterar att schablonen föreslås höjas från 32,7 Wh/brttonkm till 33,9 Wh/brttonkm. En föreslagen höjning med 3,7 %.

Green Cargo ifrågasätter starkt vilket underlag som ligger till grund för denna föreslagna höjning.

För Green Cargo skulle föreslagna höjning medföra en kostnadsökning på MSEK 0,4 (baserat på år 2008 års volymer).

Green Cargos mätningar av energiförbrukning ligger på 29,7 Wh/brttonkm. Green Cargo yrkar justering av Green Cargos schablon för godståg > 130 km/h till 29,7 Wh/bruttotonkm.

Schablonerna beräknades på 1990-talet av dåvarande SJ. Schablonen som i dag gäller för posttåg baseras troligtvis på de beräkningar som gjordes för resandetåg med sth > 130 km/h. Detta p.g.a. att någon godstrafik i så hög hastighet inte förekom vid den tiden.

Posttågen gör färre stopp än persontåg och de har viss osäkerhet i vikt då denna baseras på en schablon som anger maximal vikt. Ett tåg med hastigheten 160 km/h som väger 250 ton förbrukar vid ett stopp ca 70 kWh. Detta skall jämföras med en genomsnittlig energiförbrukning på 100 kWh per 10 km. Tittar man på sträckan Tomtebodå – Göteborg, så ökar varje stopp energiförbrukningen med ca 2 % för ett tåg som väger 250 ton.

###### Vagnslasttåg Rc-lok

Green Cargo noterar att schablonen föreslås höjas från 18,9 Wh/brttonkm till 19,5 Wh/brttonkm. En föreslagen höjning med 3,2 %.

Green Cargo ifrågasätter starkt vilket underlag som ligger till grund för denna föreslagna höjning.

För Green Cargo skulle föreslagna höjning medföra en kostnadsökning på MSEK 11,2 (baserat på år 2008 års volymer).

Green Cargos mätningar av energiförbrukning för vagnslasttåg ligger på 17,8 Wh/brttonkm. Green Cargo yrkar justering av Green Cargos schablon för Green Cargo vagnslasttåg till 17,8 Wh/bruttotonkm.

## Förlustpåslag

Green Cargo ifrågasätter starkt underlaget som ligger till grund för beräkningen av förlustpåslagen.

Green Cargo har tidigare påvisat att beräkningsunderlaget är felaktigt, bl.a. avseende antagen medeleffekt som är en starkt bidragande orsak till förlustpåslagets storlek.

Helt klart är det svårt att få fram ett rättvisande värde på medeleffekt.

Green Cargos beräkningarna avser singellok och det blir rätt komplicerat att komma fram till ett bra genomsnittligt värde om man ska spegla en blandad trafik med singel- respektive multipellok.

Baserat på 53 timmars mätningar på lok som framförts i trippel och multipel mellan Luleå – Borlänge, en sträcka på ca 1000 km, som innehåller kraftiga stigning upp till 17 promille, vid tre tillfällen erhålls följande. Observera att energiförbrukningen alltså endast avser det enskilda loket där mätutrustningen varit monterad och inte tågets sammanlagda energiförbrukning. Vagnvikten per lok var ca 1100-1200 ton.

Medeleffekten i mätningarna:

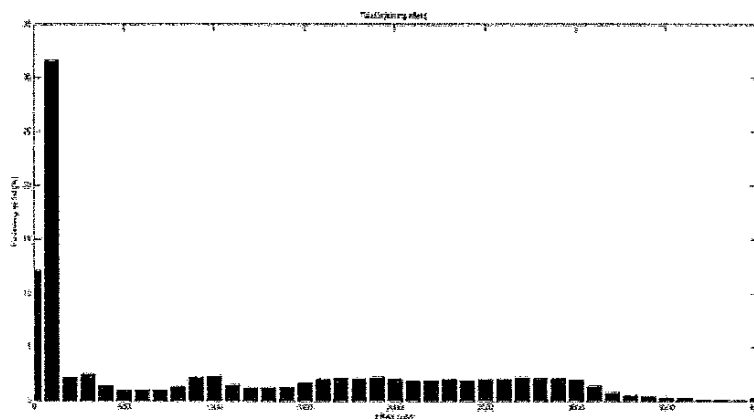
$$\bar{P} = \frac{E}{\Delta t} = 1,1 \text{ MW}$$

Medeleffekten blir av naturliga skäl låg eftersom den procentuell fördelning mellan driv/broms/rullning och stopp är ungefär 50%, 20% respektive 30%.

Den kvadratiska medeleffekten som kanske är mer rättvisande blir:

$$\bar{P}_{kvadrat} = \sqrt{\frac{\sum p_i^2 \cdot dt}{\Delta t}} = 1,5 \text{ MW}$$

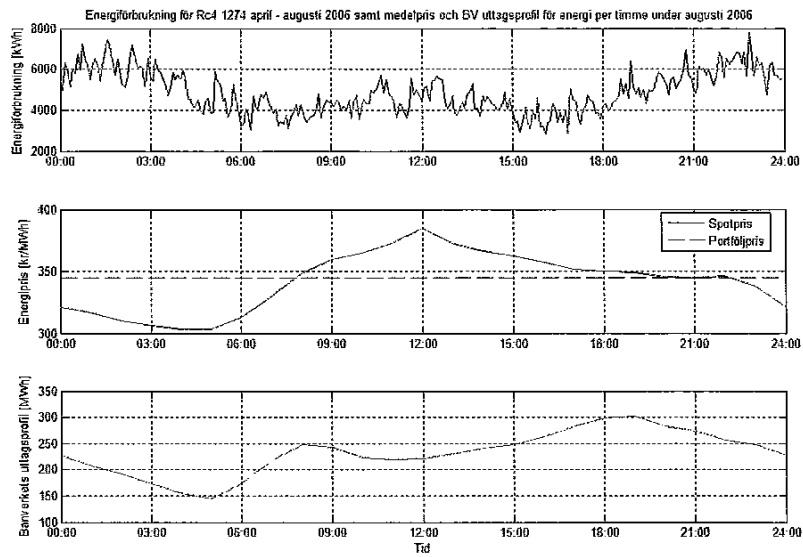
Tidfördelning för effektutnyttjande i mätningarna enligt nedan



Figur 1: Tidsfördelning av effektutnyttjande.

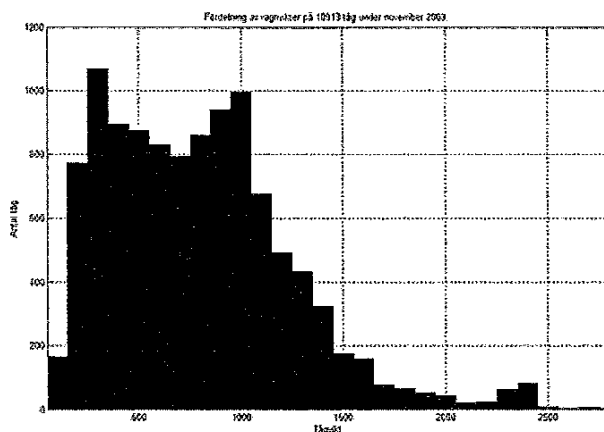
Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00



**Figur 3: Green CARGO uttagsprofil, energipris över dygnet samt Banverkets uttagsprofil**

Fördelningen mellan singel och multipeldrift är ca 80 % singel och 20 % i multipel. I genomsnitt väger Green Cargos tåg ca 800-900 ton. Se bild nedan för fördelning av vagnvikter.



**Figur 2: Fördelning av vagnvikter**

Förlustpåslag för fordon som alltid körs i multipel är beräknat utifrån det enskilda fordonets installerade effekt vilket inte torde vara rätt.

Det finns inte ett spår en nytto baserad ersättningsmodell för återmatad energi eller debitering av förluster orsakade vid återmatning. Den till Banverket rapporterade återmatade energi var 28 765 000 kWh år 2008.

Det får anses som allmänt känt att förlusterna ökar kvadratisk mot strömmen ( $P = R \cdot I^2$ ). Det är då märkligt att det inte går att se några spår av detta i förlusttabellerna. T.ex. har IORE på 12 MW ett förlustpåslag som är 37 % lägre än ett Rc-lok på 3,6 MW.

### Uttagsprofil

Priset för el är generellt lägre på nätter och helger än under dagtid på vardagar. Green Cargo har en stor del av sin förbrukning under lågpristid.

Green Cargo anser att elpriset för godstrafik respektive persontrafik ska anpassas till uttagsprofil. Green Cargo beräknar att vi betalar ca 0,8 %, dvs över MSEK 2 för mycket i förhållande till vår uttagsprofil. Detta är alltså subventionering av andra järnvägsföretag på Green Cargos bekostnad.

#### *Banverkets kommentar:*

*En anpassning av elpriset enligt uttagsprofil fås genom att använda Banverkets elmätare. Förbrukning som registreras via dessa elmätare får det aktuella priset timme för timme för den tid som förbrukningen sker. Att göra denna anpassning för den förbrukning som är*



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*schablonavräknad kan leda till ännu större avvikelser och försvåra avräkningen av drivmotorström ytterligare om man inte gör det med hjälp av Banverket elmätare.*

*Banverkets justering av schablonerna skall inte ses som en höjning, utan är ett sätt för Banverket att löpande under året debitera kostnaden för den volymdifferens som uppstår mellan inrapporterad förbrukning och verkligt inmatad volym. Tidigare har denna kostnad debiterats efter årets slut, vilket har visat sig svårt att hantera i boksluten samt att Green Cargo haft svårt att vidareföra dessa kostnader till kund - då man i sina avtal baserar sin debitering på Banverkets handelsrapport istället för den verkligt fakturerade kostnaden.*

*Höjningen är beräknad med utfallet för volymavvikelsen som varit under 2007 och 2008. Skulle denna volymdifferens komma att ändras under 2009 och 2010 kommer Banverket att justera detta efter det faktiska utfallet. Volymdifferensen fördelas mellan all förbrukning som är schablonberäknad, så detta är endast ett sätt att fördela denna kostnad under året GreenCargo kommer således att belastas med dessa kostnader även om vi inte skulle ha gjort denna justering. Skillnaden är bara att den i så fall kommer efter årets slut när den fullständiga avräkningen görs.*

*Banverket kommer inte att justera schablonerna för Green Cargo. Banverket uppmanar istället GreenCargo att använda de mätare som man beställt och delvis installerat. När elmätarna används kommer Green Cargos elförbrukning att justeras enligt det faktiska utfallet. Banverket står för kostnaden av dessa mätare och kan inte ta ut den i form av en mätaravgift förrän de används för debitering. För Green Cargos mätare har Banverket hittills investerat ca 500 000 Euro.*

*Banverket har genom att hittills ersätta återmatad drivmotorström med 100% premiera fordon med återmatning. Återmatande fordon gör nytta för elnätet och minskar behovet av förstärkningar i elnätet samt sänker förlustnivån genom att denna energi inte behöver omformas*

### 6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström – Yttrande från Green Cargo AB

Föreslagna principer för debitering av drivmotorström i samrådsutgåva till JNB 2011 är mycket snedvridna till Green Cargos nackdel. Banverket har infört påslag för förluster orsakade av tekniska nackdelar som Green Cargos fordon har men underlåter att belasta andra fordon för förluster dessa orsakar. Banverket överskattar även förlusternas storlek som Green Cargos fordon ger upphov till och tar inte heller hänsyn till de faktiska lägre kostnadskomponenter som godstrafiken har jämfört med persontrafik.

Utöver detta föreslås justeringar av schabloner, som Green Cargo bedömer inte har något stöd, som skulle innebära ökade kostnader MSEK 11,6 för Green Cargo.

Det som är avgörande för en godstransports aktiva energiförbrukning är, bortsett från tågföringen, banans topografi tillsammans med tågets vikt och luftmotstånd och bestäms alltså av det enskilda Järnvägsföretagets uppdrag.

Banverket har tidigare meddelat förhållningssättet att schablonerna inte går att justera. Vi noterar att detta nu verkar vara möjligt och Green Cargo yrkar därav, baserat på mycket omfattande mätningar genomförda med elmätare levererade av Banverket (ca 100 000 000 bruttotonkm), en justering av schabloner för Green Cargo till:

- 29,7 Wh/brttonkm för godståg > 130 km/h
- 17,8 Wh/brttonkm för Green Cargo vagnslasttåg

Green Cargo anser vidare att elpriset för godstrafik respektive persontrafik ska anpassas till uttagsprofil.

Det blir större och större glapp mellan mängden energi som förbrukas och mängden som redovisas och alltså Banverket får betalt för. Detta har enligt Green Cargos bedömning lett till att Banverket nu försöker att minska glappet genom att föra över kostnader på Green Cargo.

När schablonerna och förlustpåslaget 20 % en gång beräknades fanns i huvudsak Rc-lok och des likar (X1, X14 etc) och inga nya fordon med återmatning. På den tiden gick ekvationen ihop och något har hänt sedan dess. VAD har hänt som orsakar glapp mellan fakturerad och förbrukad energi?

*Banverkets kommentar:*

*Green Cargo rekommenderas att använda de levererade och till stor del installerade elmätarna för att få till stånd en minskning av sin elförbrukning. Detta sätt är bättre än att justera schablonerna då man får korrekt debitering redan från början och dessutom slipper belastas med kostnaden för volymavvikelsen.*

*Vad gäller volymavvikelsens uppkomst så är det egentligen ingen ny företeelse utan för tiden före 2006 har Banverket endast gjort en avräkning i kronor och inte tittat på volymerna. När avräkningen gjorts så har Banverket jämfört våra kostnader med intäkterna och i*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*årsavräkningen justerat debiteringen så att den motsvarar de faktiska kostnaderna. Från och med 2006 så har avräkningen bestått av två delar, dels priset för drivmotorström och dels den volymdifferens som beräknats.*

### **6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström – Yttrande från SJ AB**

#### 6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Schablonvärdena för förbrukning av drivmotorström har ökat jämfört med JNB 2010. I underlaget nämns inget om den tekniska bakgrunden till denna ökning och hur det påverkar Banverkets beräkning av självkostnad för el. SJ anser att Banverket bör precisera detta.

SJ erfar att det finns möjlighet att få tillgång till Banverkets elmätare för installation i fordon. Närmare regelverk för detta avseende ansvarsförhållanden, service, kontaktvägar, mm saknas. SJ ser det som angeläget att detta fastställs och JNB 2011 kompletteras med detta.

#### *Banverkets kommentar:*

*Justeringen av schablonerna skall inte ses som en höjning utan är ett sätt för Banverket att löpande under året debitera kostnaden för den volymdifferens som uppstår mellan inrapporterad förbrukning och verkligt inmatad volym. Tidigare har denna kostnad debiterats efter årets slut vilket har visat sig svårt att hantera i boksluten. Kostnaden för volymdifferensen för schablonavräknade fordon kommer att belastas SJ AB även om inte denna justering gjorts, skillnaden är att den då kommer då den fullständiga årsavräkningen görs d v s efter årets slut. Justeringen är beräknad med utfallet för volymavvikelsen som under 2007 och 2008 som grund. Skulle denna volymdifferens komma att ändras under 2009 och 2010 kommer Banverket att justera detta efter det faktiska utfallet. Volymdifferensen fördelas mellan all förbrukning som är schablonberäknad så detta är endast ett sätt att fördela denna kostnad under året.*

*Banverket kommer att ta fram regelverk för Banverkets elmätare avseende ansvar, kontaktvägar service mm. Detta arbete pågår och är inte klart ännu varför det för närvarande inte kan införas i JNB 2011.*

### **6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

#### **Kapitel 6.3.4.2 – Tåg bildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård**

SL/Stockholmståg ser en risk att godstrafikföretagen väljer att använda andra godsbangårdar, exempelvis Tomtebodan eller Årsta då kostnaderna för att rangera tåg i Hallsberg ökar markant. Det kan leda till en ökad belastning på spåren i Stockholmsområdet vilket knappast kan vara avsikten med avgifterna i Hallsberg.

*Banverkets kommentar:*

*Priserna i samrådsversionen är enbart en prisindikation och bygger på självkostnadsprincipen och nuvarande entreprenadkontrakt med Green Cargo. Banverkets ambition är att för 2011 och framåt ha en mer långsiktig lösning som ska leda till lägre kostnader. Banverket bedömer att risken för en ökad belastning på spåren i Stockholmsområdet är näst intill obefintlig utifrån avgifterna i Hallsberg. Banverket väljer att sänka en av avgiftskomponenterna (avgift per vagn och timme) jämfört med förslaget i samrådsversionen.*

### **6.3.4.2 Tåg bildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

#### **6.3.4.2 Tåg bildningstjänster på Hallsberg rangerbangård**

Ligesom ovanstående er det också problematiskt, att der tillægges en ny stor afgift for både ind- og afgående tog fra Hallsberg Rangerbangård. Denne afgiftsforhøjelse alene kommer forventeligt til at betyde en afgiftsforhøjelse for os på ca. 920.000 SEK for T11 i forhold til T10.

*Banverkets kommentar:*

*Priserna i samrådsupplagan är enbart en prisindikation och bygger på självkostnadsprincipen och nuvarande entreprenadkontrakt med Green Cargo. Någon prishöjning jämfört med 2010 är det således inte. Banverkets ambition är att för 2011 och framåt ha en mer långsiktig lösning som ska leda till lägre kostnader.*

#### **6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård - Yttrande från Green Cargo AB**

När Banverket aviserade att upphandling skulle ske av tågbildningstjänsten i Hallsberg var Green Cargo noga med att peka på riskerna med minskad effektivitet. Denna utveckling har fortsatt med ökad kraft från tidtabellsperiod till tidtabellsperiod. Räknat från år 2007 är fördyringen 13% till år 2008, 27% till år 2009, prognos på 45% under 2010 och nu aviseras ytterligare fördyringar!

Detta är lite av huvudproblemet när Banverket nu har valt att börja upphandla tågbildningstjänsten. Ett processteg, rangering, som under många år har effektiviserats för att kunna möta marknadens krav på effektivare transporter nu utsätts för någon form av planekonomi. Banverket beställer av entreprenören de volymer, som skall hanteras, om/när BV gör felaktiga bedömningar (beställer för stor eller för liten "fabrik") så kommer kostnaderna för felbedömningen att drabba de järnvägsföretag som nyttjar tjänsten. Vad händer om konjunkturen och därmed volymer viker?

Om det hade varit så att vi såg kostnadsökningar i Hallsberg så hade vi, om vi ägde frågan själva, säkerställt en rationalisering i minst samma storleksordning.

Vi tror nu att det bästa för branschens effektivitet och utveckling är att rangering överläts till marknadens parter att klara ut själva. Järnvägsföretagen har en större mognad i detta avseende genom att befinna sig närmare transportmarknaden. Alla hot och farhågor om minskad effektivitet måste mötas av kraftfulla åtgärder och säkerställas genom effektivare arbetsmetoder. I annat fall kommer järnvägstransporter att förlora i konkurrenskraft och leda till ytterligare volymtapp.

Även om Hallsberg är navet i vårt nätverk, som möjliggör transporter över natt, till större delen av Sverige, så måste kundnyttan alltid ställas mot kostnader. I förlängningen riskerar tågbildningstjänsten att bli så pass kostsam att det istället lönar sig att köra fler direkttåg i många relationer, dessa tåg skulle bli kortare och lättare, allt annat oförändrat skulle det således bli många fler godståg på linjen än vad som är fallet idag.

Mer sannolikt är det så att lönsamheten skulle bli så låg eller till och med negativ med konsekvensen att vi inte längre kan upprätthålla trafik för vissa kunder. Slutligen kan man fundera på vad som skulle hända med Sveriges största sammanhållna järnvägssystem – vagnlastsystemet - om samtliga rangerbangårdar skulle hanteras med ständigt försämrade effektivitet.

Avgiften 2 kr per vagn och timme kommer även det att innebära en kraftig kostnadsökning.

Dessutom kommer det bli mycket svårt att administrera en sådan avgift eftersom många vagnar har andra vagnägare än Green Cargo. Här kommer räkneexempel som visar det orimliga med denna avgift.

*1000 vagnar x 10 timmar x 2 kr x 5 dagar = 100 000 kr/vecka (M-F)*

*2000 vagnar x 50 timmar x 2 kr = 200 000 kr/vecka (L-S)*

*Kostnaden blir ca 14 000 000 kr/år.*

Föreslår att ni snarast slopar denna avgift

*Banverkets kommentar:*

*Priserna i samrådsversionen är enbart en prisindikation och bygger på självkostnadsprincipen och nuvarande entreprenadkontrakt med Green Cargo. Banverkets ambition är att för 2011 och framåt ha en mer långsiktig lösning som ska leda till lägre kostnader.*

*Konstruktionen av avgiften med ett pris för ankommande och avgående tåg och en tidskostnad för vagnar har till syfte att gynna långa tåg och kort omsättningshastighet. Det är det järnvägsföretag som ankommer med vagnen som betalar avgiften. Den prismix som föreslås för 2011 ska inte leda till högre kostnader på totalnivå, utan endast en mer precis fördelning av dessa.*

*Avgiften på 2 kr per vagn var byggt på ett felaktigt antagande. Banverket har därför justerat prisindikationen till 0,50 kr för den tid som en vagn nyttjar rangerbangården.*

*Denna prisindikation ska så småningom leda till ett bestämt pris ca 3 månader innan tågplan för 2011 har sin början. Med ny statistik från bland annat Loranga-systemet och uppdaterad kostnadsbild bland annat beroende av upphandling av rangeringstjänsterna kommer priserna att kunna förfinas för de olika komponenterna. Nuvarande upphandling med ett fast pris per vecka missgynnar låga volymer.*

## **6.4 Incitament för högre kvalitet – Yttrande från Skånetrafiken**

### **Incitament**

Incitament har diskuterats som ett sätt att förbättra Banverkets leveranskvalitet. Skånetrafiken är positiv till incitament som bidrar till att vår målsättning om fler och nöjdare kunder uppnås. Grunden i ett fungerande incitament är storleken på vitet om man misslyckas och bonusen om man lyckas tillsammans med att det når personal som påverkar resultatet. Eftersom Banverkets banavgifter är en marginell, om än växande, del av Banverkets totala kostnad så är Skånetrafiken tveksam

till om vitet kan göras tillräckligt avskräckande och täcka de merkostnader Skånetrafiken drabbas av. Därför bör troligen ett incitamentssystem fokusera på bonus som stimulerar Banverket till ett "stå på tå engagemang" som lyfter Banverkets leveransförmåga. Banverket och Skånetrafiken har påbörjat sådana diskussioner med målet att testa incitament från 2011. Eftersom både Banverket och Skånetrafiken är samhällsägda företag med stort beroende av skattemedelstillskott så finns det en risk att incitament mellan parterna inte fungerar tillräckligt effektivt eller är olämpligt av andra orsaker. Skånetrafiken är då öppna för att tillsammans med Banverket försöka ta fram andra metoder som bidrar till fler och nöjdare kunder.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket är positiv till att utveckla incitament som kan leda till bättre kvalitet i järnvägssystemet. Banverket inför ett nytt ersättningsystem, där Banverket ersätter för förseningar till slutstation för de fall Banverket ansvarar för förseningen. Banverket ser detta som ett led i att ta större ansvar för kvaliteten i systemet.*

## **6.4 Incitament för högre kvalitet – Yttrande från A-Train AB**

### **6.4 Incitament för högre kvalitet**

A-Train emotser den utlovade modellen för incitamentsavtal. Vi vill påpeka vikten av att utformningen måste bli sådan att incitament till förbättringar uppnås för såväl BV som A-Train. En alltför ensidigt utformad avtalsmodell leder till att några avtal med järnvägsföretagen inte kommer att tecknas.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket håller med A-Train att det är viktigt att utforma incitamentsmodeller så att det ger rätt styrning och effekt. Det finns behov av att löpande vidareutveckla dessa incitament.*

## **6.5 Reklamation – Yttrande från SJ AB**

### **6.5 Reklamation**

Den nya reklamationsmöjligheten för järnvägsföretagen vid brister i Banverkets leverans av tåglägen är ett positivt steg. De föreslagna ersättningsnivåerna är emellertid alldeles för låga och knappast värda den administrativa insatsen. Vi ser fram emot ett omarbetat förslag i denna del.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket ser föreslagen ersättningsmodell som ett första steg i att ta större ansvar för kvaliteten i järnvägssystemet. Denna modell och andra incitamentsmodeller behöver vidareutvecklas i en nära dialog med branschen.*

*Jämfört med det förslag som Banverket presenterade i samrådsversionen av järnvägsnätsbeskrivningen har verket höjt ersättningen för de förseningar som Banverket ansvarar för.*

## **6.5 Reklamation – Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

### **6.5. Reklamation**

Den nya reklamationsmöjligheten för järnvägsföretagen vid brister i Banverkets leverans av tåglägen är ett positivt steg. De föreslagna ersättningsnivåerna är emellertid alldeles för låga och knappast värda den administrativa insatsen. Branschföreningen Tågoperatörerna ser fram emot ett omarbetat förslag i denna del. Vi hänvisar här också till ovan förda allmänna resonemang om ansvar vid skada och regressrättigheter.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket ser föreslagen ersättningsmodell som ett första steg i att ta större ansvar för kvaliteten i järnvägssystemet. Denna modell och andra incitamentsmodeller behöver vidareutvecklas i en nära dialog med branschen.*

*Jämfört med det förslag som Banverket presenterade i samrådsversionen av järnvägsnätsbeskrivningen har verket höjt ersättningen för de förseningar som Banverket ansvarar för.*

### **6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation- Yttrande från Västtrafik AB**

#### *6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation*

Vi ser positivt på möjligheten att reklamera mot Banverket då tåg är försenat eller inställt till slutstation och Banverket är orsakande. Ersättningsnivåerna, i synnerhet på basnivåsträckor, speglar dock inte de merkostnader som operatören kan få vid större förseningar, som för buss- eller taxiersättning, mat eller hotell.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket ser föreslagen ersättningsmodell som ett första steg i att ta större ansvar för kvaliteten i järnvägssystemet. Denna modell och andra incitamentsmodeller behöver vidareutvecklas i en nära dialog med branschen.*

*Jämfört med det förslag som Banverket presenterade i samrådsversionen av järnvägsnätsbeskrivningen har verket höjt ersättningen för de förseningar som Banverket ansvarar för.*



## 6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation- Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB

### Kapitel 6.5 – Förseningar/inställda tåg till slutstation

SL är positiva till att Banverket tar ett större ansvar för att tågen ska kunna köras och komma fram i tid. Banverkets och SLs/Stockholmstågs uppfattningar om förseningar skiljer sig dock markant.

I Stockholmsområdet, med tät pendeltågstrafik, många resenärer och många anslutningar till annan trafik (buss, tunnelbana m.m.) är det av yttersta vikt att tågen går i tid. Även förseningar på 3 minuter börjar påverka ett stort antal

resenärer. I avtalet mellan SL och Stockholmståg beräknas ett tåg som försenat redan vid RT+3 (mer än 2 minuter och 59 sekunder sent). Det är också en rimlig tidsgräns då SL/Stockholmståg ska kunna reklamera tåglägen pga fel som orsakats av Banverket. Vidare räknas, i avtalet mellan SL och Stockholmståg, ett tåg som inställt om det är mer än 15 minuter försenat.

SL har en resegaranti mot kunderna där de har rätt att åka taxi och få ersättning för kostnaden om de riskerar att försenas mer än 20 minuter. Det innebär inte att tåget nödvändigtvis behöver vara 20 minuter sent utan att en anslutning mellan tåg och buss bryts och resenärer därigenom riskerar att bli mer än 20 minuter försenad.

De ersättningsfaktorer som föreslås är alldeles för låga. För ett pendeltåg som är 25 minuter sent och som kan ha långt över 1000 resenärer på sin färd från Södertälje mot Märsta erbjuds en reklamation på drygt 100 kronor (mindre än 10 öre per resenär), vilket är den summan vi fått betala extra för just det tågläget för att ha möjlighet att kunna reklamera det. Ersättningsfaktorerna bör snarare utgå från faktor 10 vid försening på 3 minuter för att stiga vid större förseningar.

Reklamering av tåglägen måste kunna ske automatiserat med Banverkets system för att inte medföra ökad administration för någon part.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket ser föreslagen ersättningsmodell som ett första steg i att ta större ansvar för kvaliteten i järnvägssystemet. Denna modell och andra incitamentsmodeller behöver vidareutvecklas i en nära dialog med branschen.*

*Jämfört med det förslag som Banverket presenterade i samrådsversionen av järnvägsnätsbeskrivningen har verket höjt ersättningen för de förseningar som Banverket ansvarar för.*

*Denna modell innebär att järnvägsföretag och trafikorganisatörer har rätt att reklamera ett tågläge och det är således något som sker på järnvägsföretagens och trafikorganisatörernas begäran. Detta skapar enligt Banverkets mening effektivt incitament för hantering av reklamationer. Banverket kommer dock att ha med sig Stockholms*

*Lokaltrafiks / Stockholmstågs synpunkter med i det fortsatta utvecklingsarbetet.*

## **6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation- Yttrande från A-Train AB**

### **6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation**

#### **Första stycket**

Förutsätter att A-Train får tillfredställande insyn i och möjlighet att påverka BV orsaksrapportering.

#### **Andra stycket**

Förutsätter att A-Train får tillfredställande insyn i och möjlighet att påverka BV orsaksrapportering. Viktigt att det går att skilja mellan primär- och sekundärsaker i dessa fall. Varför skall inte BV betala om de orsakat försening, oavsett om andra förseningsorsaker kan finnas för berörda tåg?

#### **Tredje stycket**

Det är orimligt att korta och långa resor bedöms med samma mått. För Arlanda Express kunder är 15 minuter 75 % av den totala restiden. Ersättningen bör istället t ex beräknas utgående från förseningens storlek i procent av avtalad gångtid.

A-Train finner det vidare märkligt att en tåglägesavgift som är sex gånger högre än basnivån inte skall resultera i en motsvarande skärpning av villkoren för förseningsersättning.

#### **Exempel ersättningsfaktorer**

Beloppen är på en nivå som inte utgör något som helst incitament för BV att förbättra kvalitén på tillhandahållna tjänster. De utgör inte heller något tillskott av betydelse för järnvägsföretagen, vare sig som kompensation för ökade driftkostnader eller för kompensation till kunderna. Nyttan äts förmodligen upp av administrationskostnaderna.

*Banverkets kommentar:*

*Banverket ser föreslagen ersättningsmodell som ett första steg i att ta större ansvar för kvaliteten i järnvägssystemet. Denna modell och andra incitamentsmodeller behöver vidareutvecklas i en nära dialog med branschen.*

*Jämfört med det förslag som Banverket presenterade i samrådsversionen av järnvägsnätsbeskrivningen har verket höjt ersättningen för de förseningar som Banverket ansvarar för.*

*Föreslagen ersättningsmodell innebär att försenade tåg som betalat högnivåavgift får mer i ersättning än tåg som betalat basnivåavgift.*

## 6.7 Bokningsavgift – Yttrande från A-Train AB

### 6.7 Bokningsavgift

A-Train anser, förutom det redan anförda beträffande A-Train, det orimligt om avgifterna skall betalas för tåg som ställs in av orsaker utanför företagets kontroll.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets ambition är att boknings/avbokningsavgifter ska införas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av statens järnvägsnät. Banverket avser att återkomma till branschen med mer utvecklade förutsättningar för boknings/avbokningsavgifter och kommer i samband med detta behandla A-Trains synpunkt.*

## 6.7 Bokningsavgift – Yttrande från Veolia Transport Sverige AB

Angående avgifter för tilldelad kapacitet som inte är avbokad före nyttjandetillfället: *Veolia stöder förslaget om avgifter vid ej utnyttjad kapacitet som tilldelats men ej avbokats. Vi tycker att avbokningen till och med skall ske ca 50 dagar före planerat nyttjande (som hos BaneDanmark). Detta kommer att frigöra kapacitet i Ad-hoc processen.*

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets ambition är att boknings/avbokningsavgifter ska införas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av statens järnvägsnät. Banverket avser att återkomma till branschen med mer utvecklade förutsättningar för boknings/avbokningsavgifter.*

## 6.8 Förändringar av avgifter – Yttrande från SJ AB

### 6.8 Förändringar av avgifter

Som SJ tidigare framhållit är en fortlöpande dialog nödvändig om kommande avgiftsförändringar. SJ är berett att aktivt delta med erfarenheter och synpunkter i det fortsatta arbetet.

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets ambition är att ha en fortlöpande dialog med branschen för att kunna utforma mer differentierade tjänster och avgifter som bättre möter olika marknadssegments behov och betalningsvilja.*

## 6.8 Förändringar av avgifter – Yttrande från A-Train AB

### 6.8 Förändringar av avgifter

A-Train ifrågasätter om det föreligger ett marknadsförhållande BV – A-Train eftersom det råder en monopolsituation ifråga om tillhandahållande av stora delar av infrastrukturen. "Marknaden" efterfrågar under inga förhållanden kraftigt höjda avgifter om inte dessa åtföljs av en motsvarande höjning av kvaliteten i de av BV tillhandahållna tjänsterna.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Banverkets inriktning är att införa mer differentierade tjänster och avgifter för att ge bättre förutsättningar för verkets kunder. Målet är att bättre möta olika marknadssegments behov och betalningsvilja, få ett effektivare utnyttjande av statens järnvägsnät och förbättra möjligheterna till kvalitetshöjande insatser. Banverket tar i och med JNB 2011 ett första steg i linje med verkets inriktning.*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## Yttranden och kommentarer om bilagor, Del 1

### **Bilaga 2.1 Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång – Yttrande från SJ AB**

#### **Bilaga 2.1 Uppgifter som ska lämnas innan tågs avgång**

I bilagan används beteckningar för järnvägsfordon som avviker från definitionerna i JNB kapitel 1 samt JTF. SJ anser, att om inte annat tydliggörs, skall JTF-beteckningar användas, ref JvSFS 2008:7 JTF Bilaga 1, Termer, avsnitt 3.1.

I bilagan anges att uppgift skall lämnas om elmätare på fordon och svaret Ja/Nej förväntas. Enligt SJ:s erfarenheter baseras Banverkets elavräkningssystem ERESS på tre typer av rapportering:

- Elmätare med tidsupplöst mätning
- Elmätare utan tidsupplöst mätning
- Schablondebitering

För att möjliggöra avräkning och administration för järnvägsföretagen behöver uppgiften lämnas som en av dessa tre kategorier och bilaga 2.1 uppdateras därefter.

*Banverkets kommentar:*

*ERESS(Banverkets elavräkningssystem)avses att införas vid årsskiftet 2009/2010, Bilaga 2.1 uppdateras.*

### **Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående banarbetsplanering PSB, planerade större banarbeten. Veolia anser att BV bör göra en rums- och tidsmässig värdering över framlagda föreslagna banarbetsstråk så att möjlighet till omledningar finns (där så är möjligt). Allt för ofta presenteras banarbetsförslag som låser möjliga omledningssträckor.

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

**Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från SJ AB****Synpunkter på planerade större banarbeten (PSB)**

PSB 1: Arbetena ska förläggas till natt under veckosluten.

PSB 5: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Ej samtidigt som PSB 24.

PSB 6: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan.

PSB 12: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan.

PSB 13: Nej, nej och åter nej. Arbetet måste ske på ett spår i taget.

PSB 14: Antalet veckor måste reduceras.

PSB 16: Antalet veckor bör vara av samma antal och sammanfalla med Västtrafiks sommarreducering av Kb-pendeln.

PSB 24: Antalet veckor måste reduceras.

PSB 25: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. För långa avstängningstider.

PSB 32: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Samordnas med PSB 44, dock ej allhelgonahelgen.

PSB 36-42: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!

PSB 43: Här måste vald metod verkligen ifrågasättas. Enkelspårdrift under denna långa period är omöjligt. Frekventa möten förekommer på sträckan. En tänkbar period kanske kan finnas w1128-1132 om en alternativ väg skapas för SJ-tågen via D-spår och genom Tm bangård till Huv för att lätta upp kring SWB-viadukten. Det skulle ge en utpekad tågväg genom Tm med minst sth 40 km/h, säkrad på lämpligt sätt. Alternativt kanske arbeten i två treveckorsperioder två somrar i rad (med ovannämnda alternativväg) är att föredra.

PSB 44: Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Samordnas med PSB 32, dock ej allhelgonahelgen.

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## **Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

### **Bilaga 3.2 – PSB 2011**

SL och Stockholmståg har följande kommentarer till ett antal PSB:

#### PSB18-23 (Södertälje):

PSB18 och 19 i kombination under veckorna 1134-1140 innebär i praktiken en totalavstängning av Södertälje hamn för SL-trafiken. Det innebär att SL inte kommer att kunna köra sin Gnestapendel under denna period (möjligen på sträckan Järna – Gnesta) vilket kommer att leda till mycket besvär för resenärerna på den linjen. PSB18 och 19 kan därför inte överlappa varandra. Spår 1 och 2 i Södertälje Hamn behöver kunna trafikeras för att spår 3 - 5 ska kunna stängas av.

Under senare delen av T11 kommer Gnestapendeln endast att kunna ansluta till vissa av pendeltågen i Södertälje H till/från Stockholm C, då vartannat tåg till/från Stockholm kommer att vända i Östertälje. Det är av högsta vikt att SLs

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

Gnestapendel tilldelas en tidtabell där anslutningarna fungerar, även om det kan få följder för övrig trafik på främst sträckan Järna – Gnesta.

#### PSB32 och 44 (Ställverk i Barkarby och bro i Sundbyberg)

Dessa två arbeten måste samordnas med varandra till ett tillfälle. Arbetet bör förläggas till en långhelg.

Om tiden för PSB32 ska användas ska arbetet tidigareläggas 24 timmar (On 20.00 – Må 5.30) då resandet med pendeltågen på nationaldagen 6 juni brukar vara högt.

Om tiden för PSB44 ska användas bör det tidigareläggas ett knappt dygn med brytpunkter under natten, till ca To 2.00 – Må 2.00. Detta för att torsdagen som är under höstlovsveckan har något lägre resande än måndagen, för att skapa en tydlighet för resenärerna och inte inkräkta på eftermiddagsrusningen på både torsdagen som måndagen.

Om annan tidpunkt för arbetena hittas kan SL inte acceptera att detta sker under veckorna 25-41 pga avstängningar på tunnelbanans blå linje mellan Rådhuset och Kungsträdgården för bygget av station City på Citybanan. Under denna period behövs pendeltågstrafiken mot Sundbyberg och västerort extra mycket då en omfördelning av resenärer från tunnelbanan sker.

#### PSB33 (Mälarbanan, sprängningsarbeten)

SL förutsätter att tiderna är så lagda att påverkan på tågtrafiken minimeras.

#### PSB35 (Nynäsbanan)

Avstängningsperioden är betydligt längre än vad det tidigare flaggats för vilket ger SL stora merkostnader för ersättningstrafiken. Trafiken behöver vara i gång på måndagen i vecka 34 då SLs vintertidtabell startar. Banan skall vid återöppnandet vara ordentligt testad för att inte ge störningar när trafiken återupptagits.

#### PSB36-42 (Solnatunnlarna och Nationalarenan)

Arbeten som innebär störningar på N1, N2, U1 och U2 (mellan klockan 5.00 – 22.00) måste koncentreras till sommarperioden (Fredag vecka 25 – Söndag vecka 33).

SL förutsätter att när U2 är avstängt kan SL bedriva enkelspårstrafik på N2 mellan Karlberg och Ulriksdal utan inblandning av andra tåg än SLs egna pendeltåg. Övriga tåg måste då hänvisas till N1 eller driftsspåren.

Avstängning av N2 accepteras inte under pendeltågens trafikeringstid när även U2 är avstängt. Avstängning av N2 kan accepteras om U2 är i drift enligt motsvarande premisser som när U2 är avstängt.

PSB39 och 40 innebär att Solna station kommer att behöva vara stängd under dessa perioder. Om möjligt delas objekten så att ett spår i taget är farbart så att pendeltågstrafiken kan köra i enkelspårstrafik. I annat fall måste



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

pendeltågen passera stationen på spår U1 eller N1 utan att stanna vilket är mindre bra.

#### PSB43 (SWB-viadukten)

Tunnelbanans blå linje kommer att hållas stängd mellan Kungsträdgården och Rådhuset under veckorna 1125-1141 för bygget av Citybanan vid station T-Centralen. Under denna period är behovet av pendeltågstrafik mot Sundbyberg och västerut extra stort. SL kan inte acceptera någon reduktion av trafiken på Mälmarbanan under denna period.

Vi ser mycket stora svårigheter att kombinera detta arbete med arbetena i Solnatunnelarna, PSB36, 37, 38, 40 och 41.

Påverkan från detta arbete kommer att bli mycket stor på pendeltågstrafiken. Om detta arbete läggs utanför sommartidtabellen kommer det att leda till en enorm trängsel på tågen om några tåg behöver dras in. SL/Stockholmståg kan inte se att det är möjligt att genomföra detta arbete med dess oöverskådliga, men troligen enorma, konsekvenser det kommer att få för trafiken, särskilt som påverkan från arbetet är så lång som tre månader.

Påverkan på pendeltågstrafiken till/från Märsta är svår att få grepp över, men en avstängning av N1 kommer att ge allvarliga problem även på Ostkustbanan.

SL/Stockholmståg kan inte se att det är möjligt att genomföra detta arbete under år 2011 om inte konsekvenserna för trafiken minskas radikalt.

#### PSB45 och 46 (Stockholms södra och Älvsjö)

Påverkan av sprängningsarbetena blir att två tåg i varje riktning mellan Stockholm C och Älvsjö kommer att ställas in (vid kvartstrafik). Vi föreslår en trafikering enligt nedanstående tidtabell som visar exemplet med avstängning mellan 10.52 – 11.02.

Vi föreslår dock en justering för sprängningstiderna för PSB46 Årstaberget – Älvsjö. Dessa tider behöver tidigareläggas en minut till 10.51 – 11.01 och motsvarande för de övriga sprängningstillfällena.

**Tidtabellsförslag för pendeltågen sträckan Cst – Äs vid sprängningstillfälle 10.52 – 11.02.**

## Söderut

Ank.	Avg.				
Cst	Cst	Sst	Ärb	Äs	
10.40	10.42	10.45	10.48	10.51	till Söc
10.47 <sup>1)</sup>	(inställt Cst – Äs)			10.58	till Vhe-Nyh
10.55 <sup>2)</sup>	(inställt Cst – Äs)			11.06	till Söc
11.02	11.04	11.07	11.10	11.13	till Vhe

## Norrut

	Äs	Ärb	Sst	Ank	Avg
				Cst	Cst
Från Söc	10.38	10.41	10.44	10.48	10.50
Från Vhe	10.46 <sup>3)</sup>	(inställt Äs – Cst)			10.58
Från Söc	10.53 <sup>4)</sup>	(inställt Äs – Cst)			11.05
Från Vhe	11.01	11.04	11.07	11.11	11.13

- 1) Vänder i Cst spår 15/16 till tåg med avg. 10.58 mot Kän.  
 2) Vänder i Cst spår 15/16 till tåg med avg. 11.05 mot Mr.  
 3) Vänder i Äs spår 7/8 till tåg med avg. 10.58 mot Vhe-Nyh.  
 4) Vänder i Äs spår 3/4 till tåg med avg. 11.06 mot Söc.

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

### **Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från Green Cargo AB**

Inledningsvis vill vi berömma Norra och Mellersta Banregionen för deras seriösa hantering av PSB. Texten nedan gäller i huvudsak Östra, Västra och Södra Banregionerna.

Antalet PSB är 46 st 2011. Det är mer än vad järnvägsföretagen och BV-Trafik klarar av att hantera i tidtabellsprocessen. Antalet bör reduceras till maximalt ett tjugotal större arbeten som är lämpliga att anpassa i tågplan. Dessutom bör långa, enstaka trafikavbrott som exempelvis 80 och 40 timmarsstopp på OKB (PSB 1) hanteras i efterhand och endast nämnas upplysningsvis i bil. 3.2 tillsammans med objektet i övrigt.

Vissa PSB går inte att ta höjd för i järnvägsföretagens ansökan om kapacitet. Även detta antal har ökat jämfört med JNB 2009 (trots löften om motsatsen från BV). Några exempel: Hur ska ansökan anpassas till ett PSB där angiven tid är "ramtid", där både "tidigare och senare start och sluttid kan förekomma" och där "särskilda planeringsmöten krävs" (PSB 6)? Hur ska ansökan anpassas till enkelspårdrift när banan trafikeras av flera olika järnvägsföretag (PSB 5, 6, 12, 16 och 43)? Hur ska JF ansökan om tågglägen se ut när "avstängning av båda spåren krävs vid några tillfällen" (PSB 5)?

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 BV-Trafiks tidtabellskonstruktörer kunde hantera dem under ordinarie tidtabellsprocess. Alla konsekvenser av ett PSB måste redovisas senast i förslaget. Övriga banarbeten skulle sedan i möjligaste mån samordnas med de i förväg utvalda.

Tanken var däremot inte att BV skulle utnyttja systemet för att trycka ut så mycket som möjligt som PSB i stället för att lämna in ansökan vid ordinarie tillfälle för ansökan om kapacitet.

BV måste hejda utvecklingen mot allt fler (och allt fler oklart beskrivna) PSB som vi nu ser. I annat fall hamnar järnvägsföretagen och BV-Trafik i en situation där PSB inte går att hantera i ordinarie tidtabellsprocess. Med det följer att ett arbete inte nödvändigtvis behöver vara ett PSB bara för att det uppfyller kriterierna för ett PSB i JNB.

Klarar BV inte detta måste kriterierna för ett PSB ses över i JNB.

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 kommer vi inte att anpassa ansökan till alla PSB i dess nuvarande form.

Att under samrådtiden numrera om PSB är inte acceptabelt utan skapar bara förvirring.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

PSB 1. OK

PSB 2. OK

PSB 3. GC anser att tiden 13.00–21.00 M-F är lämpligare mht antalet tåg som måste omledas på angränsande banor. 10000 m neds 40/70 är inte acceptabelt, en halvering av nedsättningssträckan måste åstadkommas Även L anser vi att tiden ska senareläggas till em. 36 h för växelbyten helger är för lång tid. Här måste BV komma ner till 24h avstängningar..

PSB 4. Det går inte att omleda via Långsele-Nyland med Stax 22,5 ton, rundgångar med lok, och som det anges i bilaga 3.2 "utökad besiktning kommer att ske efter varje transport"(!). Med tanke på omständigheterna borde kapaciteten (antalet tåg i vardera riktning) på omledningsbanan ha utretts och redovisats av Banverket i samband med att arbetet planerades som ett PSB. Enligt obekräftade uppgifter kan kapaciteten vara så låg som 0,5 tåg i vardera riktning per timme. Helt säkert kan man ändå se att kapaciteten inte räcker för omledning av trafiken vilket kommer att resultera i tåganhopningar och förseningar som rullas ut över resten av dygnet. Detta kan i sin tur leda till förlorade transportuppdrag för järnvägssektorn i de fall störningarna blir allt för stora eller att extra vagnsätt och lok krävs för att få omloppen att fungera.

För att kunna utföra spårbytet enligt bilaga 3.2 så måste Banverket rusta upp banan och planera övriga banarbeten så att trafiken kan omledas med Stax 25 ton och utan mellanliggande besiktningar sträckan Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall-Gävle-Storvik, Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall-Ånge eller Umeå-Örnsköldsvik-Nyland-Långsele. Stax 25 ton är viktigt med tanke på SSAB transporter Luleå-Borlänge som beräknas gå med fulla volymer 2011. En sådan insats riskerar i så fall att försena Botniabanan/Ådalsbanans färdigställande.

Man måste också se till signalsystemet på den av Banverket anvisade omledningsbanan. Vecka 1124 har vi inte lok som klarar av att omledas via en bana byggd för ERTMS. Enligt uppgift ska Banverket utrusta ett antal lok för verifiering av det nya signalsystemets funktion men vi vet i dagsläget inte hur många lok som kommer i fråga eller när utrustningen kan monteras.

Green Cargo förslag är att spårbytet utförs 2013 med färdigställda omledningsbanor

PSB 5. Ej PSB eftersom inga anpassningar går att göra i beställningen. Tiden för espdr bör ligga mellan 23.00–09.00- Dubbla stnsträckor måste utföras under helger. Ev totalavbrott kan endast utföras n m S. Arbetet kan ej utföras samtidigt som Graversforsavstängningarna mht behovet av punktliga tåg på enkelspårssträckan Jn-Åby via Nk som kommer att bli mycket hårt belastad.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

PSB 6. Ej PSB eftersom anpassningar inte går att göra i beställningen. Dubbla stn-sträckor måste utföras under helger. Ev totalavbrott kan endast utföras n r S. Arbetet bör ej utföras samtidigt som linjen Hm-Åp är totalavstängd

PSB 7. OK

PSB 8. OK bara om omledningslägen säkerställs i kapacitetsfördelningen via Hb och knutpunkten.

PSB 9. Samordning med PSB 10. Bör ej utföras samtidigt som PSB 6

PSB 10. OK om omledningslägen säkerställs i kapacitetsfördelning. Bör ej utföras samtidigt som PSB 6

PSB 11. OK

PSB 12. Ej PSB eftersom inga anpassningar går att göra i beställningen. Starttid tidigast efter kl 23.00 mht trafiksituationen. Dubbla stnsträckor n m LS

PSB 13. Accepteras ej, måste lösas med espdr eller helgavstängningar.

PSB 14. OK om omledningslägen säkerställs på alternativa banor. Åtkomst till Bohus/Lilla Edet måste säkerställas från något håll flertalet veckor.

PSB 15. OK om omledningslägen säkerställs samt tillgång till industrispåren i Marieholm från Sär.

PSB 16. OK

PSB 17. OK

PSB 18. OK

PSB 19. Accepteras ej som det är skrivet. Trafik måste vara möjlig Öte-spår 7 och 8

PSB 20. OK

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

PSB 21. OK

PSB 22. OK

PSB 23. OK

PSB 24. Accepteras ej. Totalavstängningsperioden på 16 veckor måste minskas. 10 veckor är ett absolut max. Samtidigt måste också omledningläg säkerställas på linjen Åby-nk-Jn.

PSB 25. accepteras ej. Måste gå att utföra under spårbytet 2010.

PSB 26. OK men tiden bör skjutas så att stängningen sker F ca 04.00- M ca 04.00

PSB 27. OK

PSB 28. OK

PSB 29. OK

PSB 30. OK men hastneds 16800 m 40/70 måste halveras och pågå under kortare tid.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

PSB 31. OK

PSB 32. Samordnas med PSB 44.

PSB 33. OK

PSB 34. OK

PSB 35. OK

PSB 36. OK

PSB 37. OK

PSB 38. OK

PSB 39. OK

PSB 40. OK

PSB 41. OK

PSB 42. OK men måste avslutas senast 05:00 M-F spår D2 och 44/45

PSB 43. OK

PSB 44. Samordnas med PSB 32

PSB 45. OK men bör ej vara PSB eftersom inga anpassningar görs i beställningen.

PSB 46 OK men bör ej vara PSB eftersom inga anpassningar görs i beställningen.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

## **Yttrande från TGOJ Trafik AB**

### **57039 Lsl-Aspeå**

Från vecka 1124 ligger detta jobb samtidigt som jobbet Ob-Sv, så avgår man tidigare från Söv med Kopparpendeln för att komma förbi detta jobb så blir man kvar i Ob pga denna avstängning.

Detta jobb bör inte ligga samtidigt som avstängningen Ob-Sv. Klockslagen som är föreslagen för detta objekt är ok för TGOJ:del.

### **55604 Ob-Sv**

Detta jobb ska inte ligga samtidigt som spårbytet Lsl-Aspeå för passerar man med tåget tidigare mellan Aspeå och Lsl så hamnar man i detta objekt i stället. Jobben på OKB och detta objekt ska heller inte ligga samtidigt utan man måste kunna åka på OKB när detta jobb är igång.

### **54993 Krampen-Fv**

Föreslagna tiderna är ok, samt veckorna men det måste finnas omlidningsmöjligheter på angränsade banor för att detta objekt ska fungera.

### **50583 Mjölby-N**

Detta objekt går inte att anpassa i tidtabellsbeställningar iför 2011, utan man måste anpassa jobbet och tiden på dygnet efter antalet tåg som blir beställda på den aktuella sträckan.

### **54691 Hm-Arlöv**

Detta objekt kan inte bedrivas samtidigt som det är avstängt mellan Hm-Åstorp Objekt 54264. Utan tågen måste kunna omledas via Tornhill utan svårigheter. Detta gäller även för objekt 54704 Åp-Hbgb eftersom vi inte får köra farligt gods genom knutpunkten.

### **54704 Hbgb-Åp**

När detta objekt är igång så måste man kunna gå via Tornhill utan hinder eftersom farligt gods vagnar Inte får gå via Knutpunkten.



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

#### **54264 Åp-Hm**

**Denna avstängning kan inte vara samtidigt som objekt 54691 utan omledningstågen via Tornhill måste kunna gå utan svårigheter med avstängningar mm.**

#### **31442 Lå-F**

**Detta objekt går inte att anpassa i tidtabellsbeställningar iför 2011, utan man måste anpassa jobbet och tiden på dyngnet efter antalet tåg som blir beställda på den aktuella sträckan.**

#### **45337 Furet-Hd**

**Totalavstängt i 8 dagar av Västkustbanan är inte acceptabelt utan man måste hitta andra sätt att jobba på så att enkelspårsdrift kan användas. Vecka 1135 som detta objekt är planerat till så är det även avstängt mellan Åstorp och Hässleholm och det går heller inte att ha dessa objekt samtidigt eftersom tågen från Göteborg till Helsingborg måste omledas närmaste vägen när detta objekt pågår om det mot all förmodan inte går att ha enkelspår.**

#### **55277 Gk-Gsh**

**Är ok. Detta objekt kan inte flyttas utan måste ligga under påsken. Är bra om man kan avkorta tiden på jobbet så tågen kan börja rulla på annan dag påsk under eftermiddagen.**

#### **56505-56520 Söd**

**Man måste säkerställa att godstrafiken till och ifrån Södertälje Hamn fungerar någorlunda normalt under de arbeten som ni har planerat i de olika objekten gällande Södertälje Hamn. Efter att ha talat med personer som är insatta i växling och tågkörning i Söd så kan ingen förstå hur det ska räcka med att bara ha spår 6 öppet, utan där bör nog banverket tänka om i sin planering.**

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

### **56221 Åby-K**

**Denna avstängning ska inte sammanfalla med avstängningar mellan Motala och Mjölby och heller inte med objekt som är planerade på omledningsbanor så som växelåtgärder i Kumla. Jag ser även svårigheter med enkelspårsdrift mellan Mjölby och Nässjö när detta objekt pågår. När det gäller tiden när jobben ska utföras så tycker vi att under veckorna 1124-1135 natt mot ti-f så ska jobbet avslutas senast kl 05:30 för att inte störa morgontrafiken mer än nödvändigt.**

### **56296 Kumla**

**Tveksamt om detta objekt är en PSB, för det går ju inte att ta höjd för detta objekt i tågbeställningen för T11. Detta jobb ska inte ligga samtidigt som Gravelfors pågår utan det blir nog krångligt att få alla tåg omledda ändå.**

### **56350-56378 My-Mot**

**Dessa objekt kan inte pågå samtidigt med avstängning vid Gravelfors utan då måste man kunna omledda tågen denna väg utan hinder eller inskränkningar i infrastrukturen.**

### **56582 Spå-Khä**

**Detta jobb bör avslutas senast kl 04:30 på tisdagen vecka 1123 så morgontågen till Jbo och Söd kan gå rätt väg.**

### **56597 Bkb-Khä**

**Ingen uppfattning om detta jobb.**

### **47010 Kvicksund**

**Detta jobb ska inte ligga när andra objekt är planerade på omledningsbanor. Det är tex enkelspår mellan Karlberg och Sundbyberg vilket gör att det blir svårt att omledda tågen via Cst till Jbo och Söd. Jag föreslår att man utför detta jobb under påsken 2011 när andra stora jobb är planerade för under den helgen går det inte i alla fall att köra några tåg,**

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

**och då får man även några dagar gratis eftersom det går minimalt med tåg den helgen. Jag tror även att man behöver ha denna bana öppen vecka 1133 eftersom omledningstågen för avstängningen Frövi – Krampen behöver att gå den vägen.**

#### **56788 Ke-Sub**

**Dessa enkelspårs drifter måste avslutas senast kl 04:30 på måndag morgon om det ska fungera med tågen som ska förbi till Söd och Jbo.**

#### **45411 Sub**

**Detta jobb måste avslutas kl 04:30 på måndag morgon vecka 1145, så att måndagstågen till Söd kan gå rätt väg.**

**Om man tar tex vecka 1125 så ska Kopparpendeln passera 4 st PSB objekt M-F och 5 st på helgen den veckan, och då frågar jag mig hur ska man kunna anpassa dessa jobb i en tidtabellsansökan och hur kommer en sådan tidtabell att se ut. Det som är märkligt i PSB-förslaget är att det ligger PSB objekt även på tänkta omledningssträckor och då vet inte jag hur man ska få till trafiken. Ett exempel på detta är när det är avstängt mellan Hässleholm och Åstorp vecka 1126-1135 och då är det även PSB jobb mellan Hm-Arlöv på natten med enkelspårs drift.**

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

### **Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från Skånetrafiken**

#### **Bilaga 3.2**

- *PSB nr 8, objekt 54704, kontaktledningsupprustning Helsingborg Gbg – Åstorp*
  - o Detta objekt måste ses tillsammans med PSB nr 9 och 10, kontaktledningsupprustning och spårbyte Åstorp/Klippan – Hässleholm, då det är samma kunder som berörs. Sammantaget blir det 20 veckors trafikpåverkan vilket är väldigt mycket, vara PSB 8 skall vara 10 veckor och PSB 9 och 10 också skall vara i 10 veckor. De två senare är det helt avstängt på banan och vi förutsätter då att jobben bedrivs så tidseffektivt som det överhuvudtaget är möjligt där inte är någon tågtrafik att ta hänsyn till. PSB 8

däremot är det bara tänkt att jobba 8 timmar om dagen. Vid en totalavstängning även på denna sträcka borde avstängningstiden kunna minskas rejält, kanske med hälften? Vi förordar att banan stängs så kort tid som möjligt och att kontaktledningsupprustningen kan ske så effektivt som möjligt och med en totalavstängning kan jobben bedrivas i flerskift. Vi har dåliga erfarenheter från tidigare kontaktledningsarbeten, t.ex. i samband med elektrifieringen av Ystadbanan 1995-1996 där det också var avstängt dagtid men där det alltför ofta inträffade att tågen på eftermiddagen fick ställas in akut och ersättas med buss då det uppstått komplikationer på banan och man måste göra klart den kontaktledningssektion man håller på med. Då är det bättre att banan är stängd, kontaktledningsupprustningen kan ske ostört, effektivt och mer än 8 timmar per dag kan användas. Vi å vår sida kan med dessa förutsättningar planera, och publicera en tidtabell för våra kunder med en särskild ersättningstrafik med buss som är anpassad för att trafiksystemet för berörda kunder ändå hålls samman. Och tiden för påverkan för våra kunder kan minimeras totalt sett. Det glapp som är vecka 25 ställer vi oss frågande till, vi vill kunna annonsera och publicera en enkel och tydlig tabell och att då ha en vecka mitt i allt utan trafikpåverkan blir konstigt och otydligt. Enkelt, tydligt och effektivt, ledord för oss alla!

- *PSB nr 9 och 10*
  - o Se ovan.
  - o Blir där någon höjd sth på banan efter denna spår- och kontaktledningsupprustning? Spårbyte och kontaktledningsupprustning har ju varit en del av förutsättningarna för detta enligt tidigare utredningar, så då är frågan om det är något som kommer att kunna bli aktuellt från vecka 1136?
  
- *PSB 11, objekt 50071, totalavstängt Nättraby – Karlskrona*
  - o Ingår som del i PSB nr 7 och är väl därmed styrd av detta? För kunderna på Blekinge kustbana, merparten av tågkunderna till och från Karlskrona, innebär förslagen tid, vecka 1139-1148, att tidskänsliga pendlare i stor utsträckning kommer att drabbas vilket vi vill undvika. Vi vill att avstängningen tidigareläggs så att PSB 11 hamnar under sommaren, förslagsvis vecka 1123-1132. PSB nr 7, Emmaboda – Karlskrona, skall ju stängas av helt i 18 månader så om det startar tidigare kan inte spela någon

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

h då

-

ga

ara

**Bilaga  
Jönkö**

**rån**

Från Jönköpi

PSB n  
00.00-24.00.

Vi anse

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

**Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från CargoNet AS**

**Synpunkter om PSB (bilag 3.2)**

CargoNet føler at antallet PSB nå er så høyt at dette blir vanskelig å håndtere. Etersom alle disse PSB skal tilpasses med alternative ruter (omledningsruter) blir det mye arbeid på kort tid for oss. Vi mener at PSB som presenteres må være 100 % ferdige og korrekte.

PSB som ikke er ferdige bør presenteres som "uferdige" PSB slik at tilpasning av togruter her kan skje senere. Disse kan for eksempel kalles XPSB for å vise at disse ikke trenger togtilpasninger

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

### **Kommentarer om enkeltstående PSB**

#### **PSB nr 1 Harmrångefjärden –Axmarby m.m**

CargoNets trafikk til/fra Sundsvall blir berørt også dette året. Vi er overrasket over at Banverket ikke benytter sommerperioden til dette arbeidet. Med konsentrert arbeid i de minst trafikkintensive ukene vil trafikken bli minst mulig berørt etter vår mening.

Det er mulig Banverkets løsning henger sammen med trafikken som berøres av PSB nr 4 OKB-Ådalen-Botnia

#### **PSB nr 2 Ockelbo-Storvik**

Her foreslår vi å flytte starttiden slik at oppstart av PSB blir straks før kl. 08:00. CargoNets tog 42031 bør da bli grensetog mot arbeidet slik at togets trafikkgrunnlag ikke ødelegges.

#### **PSB nr 4 Långsele-Aspeå**

CargoNet kan ikke godta dette forslaget da dette berører svært store deler av vår basistrafikk, både nordgående og sydgående. ARE togene blir kraftig berørt og i tillegg vil all Norrlandstrafikk fra Göteborg/Jönköping/Malmö bli rammet på en ødeleggende måte.

Vi mener bestemt at Banverket her må finne en ny tid som er mer akseptabel for trafikken.

Vårt alternative forslag er at arbeidet strekkes over flere år, alternativt må helger benyttes. Omløsningsmulighetene her er også så omfattende at det gir store utfordringer i forhold til turnering (omløp) av vognsett og lok. Her kommer også krav om utrustning på lok (ERTMS)

#### **PSB nr13 Furet-Halmstad**

CargoNet mener denne 8 dagers avstengningen bør foregå i uke 31 sammen med PSB 14. Denne løsningen ble delvis benyttet i T09. Forutsetningen er at de valgte omløsningsveiene klarer å håndtere trafikken som berøres.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

#### PSB nr14 Trollhättan-Göteborg Marieholm

Vi mener at 9 uker er en altfor lang stengeperiode. Vi mener at 5 uker kan aksepteres. Hvis dette påvirker sluttidspunktet for prosjektet mener vi at faren for trafikkbortfall er så stor at sluttidspunktet bør endres.

#### PSB nr15 Agnesberg-Göteborg Marieholm

Vi kan ikke akseptere at uke 7 benyttes til dette arbeidet. Trafikken er så stor at det ikke er løsbart i denne perioden. Dette bør skje i sommerperioden (ref. PSB 14) Alternativet er å benytte Påsken eller helger til dette arbeidet.

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*

### **Bilaga 3.2 Planerade större banarbeten (PSB) - Yttrande från Svenska Tågkompaniet AS**

#### **BILAGA 3,2 PSB**

<b>PSB</b>	<b>Obj nr</b>	
1	56786	Detta PSB med tillhörande objekt får utföras på tåg fritid (nattetid) för våran del.
	56748	Det är ekonomiskt oförsvarbart att dagtid köra buss för det stora antal resenärer som det innebär.
	56702	En samhällsekonomisk uträkning bör göras på detta jobb och i denna uträkning ska alla parametrar tas med så som exempelvis
	56697	kostnader för buss och dylikt som drabbar JF. De stora stoppen ligger kvar.
	56776	Enl. JNB är bandel 235 Gävle – Sundsvall alltid en persontågsprioriterad bana och bör utnyttjas som en sån.
3	54993	Klockslagen ändras och blir lika dessa dagar, M-F kl 08.00-16.00 7516 gränståg. L kl 10.00-20.00 7518 gränståg. S 05.30-11.30.
		Det stora tågstoppen ligger kvar.
5	50583	Samordnas med de stora jobb som utförs på sträckan Mot-My.
14	43494	Detta jobb får kortas ned till 8 veckor som läggs V26 – V33

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

- 15            47091            Detta jobb bör utföras V 8 eller V9 p.g.a. sportlov i Göteborg, detta medför stora extrakostnader i form av buss om jobbet utförs V7.**
- 25            56296            Ett antal jobb har och kommer att utföras under T09 och T10, jobben under T11 får planeras in under T10 i samband med spårbyte.**
- 26            56374            Persontrafiken måste köras Hpbg-Mot, inläsning nytt ställverk får göras natt och på tåg fri tid.  
Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep.  
Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.**
- 27            56350            Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep.  
56355            Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.**
- 28            56326            Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep.  
Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.**
- 29            56378            Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep.  
Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.**
- 30            56364            Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep.  
Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.**
- 31            56361            Ej tågpåverkan.**

*Banverkets kommentar:*

*Se Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade större banarbeten (PSB)*



## **Bilaga 4.1 Innehåll i ansökan om kapacitet - Yttrande från Green Cargo AB**

### **1. Inledning**

*"För ansökan om kapacitet gäller att det formulär som Banverket tillhandahåller på Banportalen måste användas för att ansökan ska behandlas."*

Här föreslår vi ett tillägg;

*"Ansökan kan också lämnas i form av en rapport utskriven från ett dataprogram, exempelvis TrainPlan. Rapporten måste innehålla samma uppgifter som Banverkets formulär och godkännas i förväg av Banverket för att ansökan ska behandlas."*

*Banverkets kommentar:*

*Utifrån synpunkten har Banverket ändrat texten i JNB kap 4.3.1.*

## **Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - Yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik och Stockholmståg KB**

### **Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier**

#### Styva tidtabeller

Vi har under processens gång med att arbeta fram prioriteringskriterier förstått att Banverket, liksom vi och många fler, anser och inser att styva tidtabeller i bland annat den typ av trafik som SL och andra stora trafikhuvudmän bedriver har ett stort värde, inte minst för att det ökar möjligheten att attrahera fler resenärer – det handlar om ett kundtillvänt trafikutbud som bidrar till att göra det lätt att resa kollektivt.

Det är SLs bestämda uppfattning att styva tidtabeller i frekvent lokal och regional trafik är en av de faktorer som bäst bidrar till att kunna öka resandet respektive vidmakthålla ett högt resande. Styva tidtabeller ger resenärerna möjlighet att på ett enkelt sätt lära sig tidtabellerna utan att för varje resa behöva kontrollera när tåget ska gå. 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 besvikna på att Banverket förslår kostnadsparametrar i prioriteringsmodellen (avsnitt 5.1 i bilaga 4.2) där värdet av styva tidtabeller överhuvudtaget inte tagits med. Vi anser att värdet av styva tidtabeller är så stort att användandet av prioriteringsmodellen måste vänta tills värden arbetats fram för styva tidtabeller.

#### Tomtåg

Tabellen i bilaga 4.2, avsnitt 4.5, "Prioriteringskriterier för tåg – produktionstekniska transporter" har enbart med kategorier för lok respektive vagnar. Det saknas kategori för motorvagnar.

Tomtågen ges, i den tabell 5.1, ett lågt värde. Vi anser inte att man 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 undvikas.

- Tomtågen kan inte stå parkerade vid den plats där tåget det går till/från startar/slutar, eftersom det skulle medföra behov av betydligt fler uppställningsplatser på varje utgångsstation.
- Tomtågen måste till verkstad för planerat underhåll, och detta underhåll måste kunna ske på skälig tid.
- Tomtågen kan inte köras ut från sin depå i hur god tid som helst. Ett skäl är att det skulle innebära att tomtågen behöver ställas upp på tågspår under lång tid innan det övergår till resandetåg, vilket definitivt skulle ta kapacitet och man förhindrar annan trafik och banarbeten. Därför bör de köras ut så nära in på resandetågets avgång som möjligt, men dock med viss marginal.

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 önskar vi påpeka att i de fall växlingsrörelser ligger i konflikt med tåg, vare sig det

handlar om resandetåg, godståg eller tomtåg, så bör 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 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.

*Banverkets kommentar:*

#### Styva tidtabeller

*Styva tidtabellers samhällsekonomiska värde måste erkännas men dess storlek är ännu oklart. Frågan är föremål för forskning och Banverket har ännu inte hunnit att slutföra denna fråga. Det kommer att vara möjligt att definiera existensen av styva tidtabeller i ansökan. Däremot finns i modellen för prioriteringskriterierna ingen kostnad associerad till avsteg från styva tidtabeller, det är bristen. Detta är dock inte avgörande för användning av föreslagen modell för prioriteringskriterier. I viss omfattning kan jämförande analyser av olika alternativa lösningar utföras där uppgifter kan beräknas vad värdet av ett brott i en styv tidtabell minst måste vara för att ett annat alternativ till konfliktlösning ska föredras framför det ena. Om detta värde är klart rimligt eller helt orimligt kan beslut tas. I annat fall saknas vägledning.*

*I övrigt vill Banverket framhålla att styva tidtabeller ges en viss prioritet av det faktum att trångsektorsplaner finns i de mer frekventa pendlingsområdena vilket bidrar till att minska risken för avsteg från styva tidtabeller.*

#### Tomtåg

*I kategorin för tomtåg ändras så att tomtransport har preciserats till att gälla vagnar eller motorvagnar. Tomtågen har låga värden därför att dessa inte utför ett transportarbete. Ändock tar modellen hänsyn till kostnader som är förenade med fordonsomloppen. Tillgång till underhålls- och verkstadsarbete i depå är mycket riktigt ett förhållande som kan påverka de samhällsekonomiska kostnaderna, men dessa kostnader har uteslutits ur den förenklade modell som används eftersom de bedömts omöjliga att hantera/kontrollera/styra. Alla sökande lever under samma premisser ingen blir diskriminerad. Den i samrådssvaret föreslagna värderingen av tomtåg saknar samhällsekonomisk grund.*

#### Växling

*Frågan som tas upp berör snarast principen för hur kapacitet för växling ska tilldelas i förhållande till annan kapacitet. Huruvida sådana ska tidtabelläggas, hur kapaciteten preciseras och påverkar annan*

*kapacitet är inte primärt en fråga för prioriteringskriterierna. Den generella modell för prioritering som finns kan hantera alla typer av avvägningar mellan kapacitetsönskemål inkl olika former av ej tidtabellagda rörelser oavsett rörelseform.*

## Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - Yttrande från SJ AB

### Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier

#### 4.4 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter

Prioriteringskriterierna är i hög grad schabloniserade och förslagen i några fall ologiska och inkonsekventa. SJ ifrågasätter dessutom underlaget för de redovisade kostnadsparametrarna för tåg och "associationer" som är tänkta att användas vid beräkning av samhällsekonomiskt kostnad i den administrativa modellen. Modellen är ofulgången och det finns en hel del

frågor som Banverket måste klargöra. Kostnadsparametrarna stämmer inte med SJ:s erfarenheter och bedömningar. Modellen för kapacitetsfördelning kan inte börja tillämpas i skarpt läge utan fortsatt arbete, bearbetningar och kompletteringar.

Som vi framfört tidigare ser SJ uppenbara risker i att kommersiell fjärtrafik missgynnas på bekostnad av olika typer av samhällsstödd lokal och regional trafik. Exempelvis värderas en s.k. "Storpendel" med 76 resande i samma klass som ett multipelkopplat X 2000-tåg ("Fjärr-express") med 600 resande.

I definitionen av ett flertal prioriteringskategorier ingår vidare villkoret frekvens. Det innebär att, om tåget ingår i ett trafiksystem med glesare trafik, skall det ges lägre prioritet. Vi menar att detta strider mot vad som sägs i avsnitt 4.2 fjärde stycket:

"Prioriteringskategori ska väljas individuellt för varje enskilt tågläge. Kollektiv bedömning, där ett helt trafiksystem värderas tillsammans får inte förekomma. Varje enskilt tågläge ska uppfylla villkoren för att prioriteringskategorin ska gälla. Däremot kan det förekomma variationer över året, på delsträckor m.m, vilket ska tas hänsyn till - -"

Av detta följer att det inte skall sättas en och samma prioritet på ett trafiksystem i förhållande till ett annat, utan att varje enskilt tågläge skall värderas separat. Som det uttrycks i tabellen ger hög frekvens en högre prioritet. Detta är ologiskt då ett prioriteringskriterium, som syftar till att lösa trängselproblem, i stället ger särskild favör för tät trafik, dvs det som i hög grad skapar trängseln.

*Banverkets kommentar:*

#### Exempel Storpendel – Fjärr-express

*Analysen bygger delvis på en missuppfattning. Ett möjligt tågläge som tillhör kategorin "Storpendel" är trafik som identifieras med identifieringsnyckel PA2 (regional expresstrafik > 75 resande). Kravet på "snabb framfart" gör att den enda trafik som idag kvalificerar sig för denna kategori är Arlanda Express. Denna trafik har som påpekats i samrådssvaret lagts i samma kategori som Storpendel (Stockholms pendeltåg > 300 resande). Kravet på snabb framfart gör att för närvarande ingen annan regional trafik kvalificerar sig till kategorin. För övrig regional trafik gäller andra högre krav på antal resande*

*varför invändningen inte kan anses ha tillräcklig substans. Kravet på snabb framfart finns för att premiera operatörers ansträngningar att skapa snabba tågförbindelser, bl a X2000. Ett multipelkopplat X2000 tillhör kategorin "Fjärr-express" vilket är en annan kategori än Storpendel, några klasser finns inte i modellen längre. För att jämföra effekterna av aktuella exempel måste tabellen i avsnitt 5.1 användas. Trots den något felaktiga analysen finner Banverket det rimligt att göra vissa justeringar i indelningen, på så sätt att den Regionala expresstrafiken flyttas till kategorin "Regio-max". För att minska risken för fortsatta missförstånd angående den klassindelning (A, B, C, D) som fanns i de tidigare prioriteringskriterierna så har beteckningarna på prioritetkategorier ändrats så att dessa inte längre associerar till den borttagna klassindelningen. PA blir SP, RA blir RX, RB blir RS, RC blir RL, RD blir RI, FA blir FX, FB blir FS, FC blir FL och FD blir FI. Motsvarande ändring görs för godstrafiken.*

#### Frekvens som identifieringsvillkor

*Analysen som görs är korrekt. Den finns inga hållbara skäl till att ha frekvens som villkor för att styra vilken prioritetkategori som ett tåg tillhör. Kravet tas därmed bort och indelningen har setts över i enlighet med denna förändring.*

## **Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier – Yttrande från DB Schenker Rail Scandinavia A/S**

### **Bilag 4.2 og afsnit 4.6 Prioriteringskriterier for associationer**

Som en del af tildelingsprocessen har Banverket valgt at opstille prioriteringskriterier for at kunne vurdere vigtigheden af forskellige tog imod hinanden. Som beskrevet ovenfor,

vækker det bekymring, at der ikke har været valgt at lave en overgangsperiode i forbindelse med indførelsen, således at man kunne få nogle erfaringer i praksis inden indførelsen af prioriteringskriterierne. Et sted, hvor det er åbenbart for os, at Banverket må have valgt at udarbejde teoretiske kriterier i stedet for at gå i dialog med operatørerne er prioriteringskriterierne for associationer. Det fremgår af afsnit 4.6 i bilag 4.2, at man for at få højeste prioritet på associationerne skal have tog på mere end 50 vogne! Idet de godsvogne, man arbejder med i dag, har meget forskellige længder, går det selvfølgelig ikke at prioritere ud fra et tilfældigt antal vogne. Desuden må det bemærkes, at vi overhovedet ikke har nogle tog i Sverige, der indeholder så mange vogne. Dette skyldes de længdebegrænsninger, der findes på den svenske infrastruktur og vognenes længde. Samtidig er der stor forskel på længden af de vogne, vi kører med i Sverige, og derfor er det også meget tilfældigt hvor mange vogne, der er på forskellige tog, selvom de har samme længde. Det er derfor ikke en rimelig indikator på hvor vigtigt et tog er, at måle på antallet af vogne. En bedre indikator for udnyttelse af toget ville være at måle på togets vognlængde/vægt. Heller ikke dette er dog et reelt mål for togenes vigtighed for kunderne, idet tunge og/eller lange tog ikke nødvendigvis betyder, at kunderne har behov for hurtigt at få leveret vognene, men måske sagtens kan leve med at der går en ekstra dag. Omvendt kan også korte og lette tog være tidsfølsomme for kunderne. Et bedre mål vil derfor være, hvor stor værdi hurtig levering har for kunderne, og hvad forsinkelser betyder for kunderne på togene.

*Banverkets kommentar:*

*Nuvarande indelning är en första ansats! Självklart borde associationer värderas efter det faktiska värdet för kunden. Detta är svårt nog för olika tåg, än värre för associationer. Denna första ansats får ske med denna grova modell. Indelningen däremot, ska ändras, framförda kommentarer är högst relevanta. Indelningen för anslutning godstransporter kommer att baseras på vagnvikt. Detta är inte optimalt men den bästa kompromissen enligt Banverkets bedömning. De nya indelningsvärdena och tillhörande kostnader framgår bilaga 4.2, avsnitt 4.6 och 5.1*

**Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - Yttrande från Veolia Transport Sverige AB**

Angående uppgifter för prioriteringskriterier för tågägen: Veolia anser att parametern "maximal totaltid" ger ett utmärkt stöd för BV:s konstruktörer att på ett lättfattat sett få en uppfattning av järnvägsföretagets egen värdering av aktuellt tågägens prioritering och viktighet. Vid konflikter får i nästa skede samhällsekonomiska bästa lösningsalternativ göras efter gängse normer och metoder.

Angående prioriteringskriterier för posttåg: Veolia anser att begreppet "posttåg" i begreppsavseende bör – i likhet med vad som sker för resandetågen – differentieras beroende på postmängdens viktighet. Ordet "post" har i vårt tycke fått ett alldeles för brett spektrum och bör ställas inför ett snävare prioriteringsförfarande enligt gängse normer och metoder.

*Banverkets kommentar:*

*Prioritetskategorierna för indelning av godstrafiken är ännu inte helt optimala. Indelningen kommer att ses över som en av de första åtgärderna i att modifiera prioriteringskriterierna.*

**Bilaga 4.2 Prioriteringskriterier - Yttrande från Green Cargo AB****6.2 Giltiga tågägen**

För att ett tågäge ska kunna ingå i en samhällsekonomisk analys så måste det vara ett "giltigt tågäge", det vill säga anpassat till PSB med mera. Här hamnar vi i ett moment 22 eftersom ett antal PSB är omöjliga att anpassa till (se kommentarer till 4.2.1.1 och 3.2).

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Här råder ett missförstånd eftersom giltiga tåglägen inte krävs i en ansökan utan endast i ett konfliktlöst förslag till tåglägen som Banverket har ansvar för att ta fram.*

#### **Bilaga 4.3 Trafikkalender - Yttrande från Green Cargo AB**

Vi har följande synpunkt på trafikkalendern.

Datum	År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	Samtrafikens annonserings kalender
22/4	2011	Långfredagen	F	Ändras till L	SoH
1/6	2011		O	Ändras till F	O
7/6	2011		Ti	Ändras till M	Ti
5/11	2011	Alla helgons dag	L	Ändras till L	SoH

Vecka 22 bör ur ett kundperspektiv vara som en storhelg.

Datum på trafikeringsperiod skall vara enligt Green Cargo

W=2010-12-12 – 2011-07-10,2011-08-15 – 2011-12-10

Q=2011-07-11 – 2011-08-14

*Banverkets kommentar:*

*BV frångår principen med dagalternativet S för alla "röda" dagar och tillmötesgår enade synpunkter gällande trafikkalendern för 2011. Långfredagen och Alla helgons dag trafikeras som L. Därtill ses Kristi himmelfärds dag och Nationaldagen som ett storhelgsblock för 2011. Det är då lämpligt att trafikera den 1 juni som F och 7 juni som M. Trafikeringsperioden för Q = 2011-07-11 – 2011-08-14 en.l GC önskan.*

#### **Bilaga 4.3 Trafikkalender - Yttrande från SJ AB**

##### **Bilaga 4.3 – Trafikkalender 2011**

SJ instämmer i huvuddragen av trafikkalenderns utformning, dvs. att med trafikkalenderannonsering regleras endast storhelger. Vi menar emellertid att Kristi himmelfärdsdag och Sveriges nationaldag 2011 tillsammans bildar ett storhelgsblock och därför bör behandlas så. Det innebär att den 1 juni bör trafikeras som fredag (F) och den 7 juni som måndag (M).

Därutöver önskar vi trafik som lördag (L) Långfredagen 22 april och Alla helgons dag 5 november. Trafikering som söndag (S) dessa två dagar innebär att ett stort antal SJ-tåg måste ställas in respektive anordnas dessa dagar för att motsvara efterfrågan på resmöjligheter.

*Banverkets kommentar:*

*BV frångår principen med dagalternativet S för alla "röda" dagar och tillmötesgår enade synpunkter gällande trafikkalendern för 2011. Långfredagen och Alla helgons dag trafikeras som L. Därtill ses Kristi himmelfärds dag och Nationaldagen som ett storhelgsblock för 2011. Det är då lämpligt att trafikera den 1 juni som F och 7 juni som M.*

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

## **Bilaga 4.3 Trafikkalender - Yttrande från Svenska Tågkompaniet AB**

### **BILAGA 4.3**

#### **Trafikkalender**

**110422 är fredag trafikeras som lördag EJ söndag**

**111105 är lördag trafikeras som lördag EJ söndag**

*Banverkets kommentar:*

*BV frångår principen med dagalternativet S för alla "röda" dagar och tillmötesgår enade synpunkter gällande trafikkalendern för 2011. Långfredagen och Alla helgons dag trafikeras som L. Därtill ses Kristi himmelfärds dag och Nationaldagen som ett storhelgsblock för 2011. Det är då lämpligt att trafikera den 1 juni som F och 7 juni som M.*

## **Bilaga 4.3 Trafikkalender - Yttrande från Samtrafiken i Sverige AB**

### Bilaga 4.3 – Trafikkalender 2011

Persontrafiken har behov av justering av trafikkalendern enligt följande:

22/4 trafikeras som Lördag i stället för Söndag  
1/6 trafikeras som Fredag i stället för Onsdag  
7/6 trafikeras som Måndag i stället för Tisdag  
5/11 trafikeras som Lördag i stället för Söndag

*Banverkets kommentar:*

*BV frångår principen med dagalternativet S för alla "röda" dagar och tillmötesgår enade synpunkter gällande trafikkalendern för 2011. Långfredagen och Alla helgons dag trafikeras som L. Därtill ses Kristi himmelfärds dag och Nationaldagen som ett storhelgsblock för 2011. Det är då lämpligt att trafikera den 1 juni som F och 7 juni som M.*



## Yttranden och kommentarer om del 2, allmänna avtalsvillkor

### Yttrande från Green Cargo AB:

#### Avsnitt 3.11

P 3.11 innehåller sannolikt en felaktig hänvisning.

*Banverkets kommentar:*

*Det är riktigt. Hänvisningen ska vara till avsnitt 3.10. Åtgärdat.*

### Yttrande från Veolia Transport Sverige AB:

Angående stillestånd vid skada för hyrda fordon, allmänna villkor: *Veolia anser att ett hyresförhållande av fordon bör jämföras med ett ägoförhållande av fordon d.v.s även hyra för fordon skall vara ersättningsberättigad vid stillestånd i samband med skada. (Idag är det enbart ägda fordons avskrivning som är ersättningsberättigad)*

*Banverkets kommentar:*

*Denna tolkning tillämpas vid nuvarande skadereglering och därav erfordras ingen ändring.*

**Yttrande från SJ AB:****Allmänna synpunkter – del 2**

SJ har under flera års tid framfört invändningar mot att de allmänna avtalsvillkoren inte återspeglar den leverantör/kundrelation som Banverket och järnvägsföretagen har. Banverket har därvid uttalat att man är berett att ta ansvar för avvikelser från avtalad kvalitet, men att det förutsätter en höjning av banavgifterna. I JNB 2011 har Banverket nu infört höjda och differentierade banavgifter. SJ anser det därför vara hög tid för Banverket att även ta ett större ansvar för sin leverans av tjänster, dels genom att det införs tydliga kvalitetskrav på Banverkets tillhandahållande av infrastruktur och dels genom att järnvägsföretagen ges uttrycklig rätt att göra gällande sanktioner mot Banverket då Banverket inte uppfyller sina åtaganden. Ett konkret förslag till förändring i denna del är att järnvägsföretagen ges möjlighet att föra vidare kostnadsansvaret för sådana merkostnader som uppstår i anledning av avvikelser från avtalad leverans kvalitet, genom att punkt 4.1 ges följande lydelse:

*”Vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet, som inte orsakats av Banverkets avtalspart, äger denne, under förutsättning att tjänsten rätteligen reklamerats, rätt till återbetalning av därtill hörande tåglägesavgift samt rätt till ersättning för sådana visade merkostnader som Banverkets avtalspart fått vidkännas i utgifter till tågresenärer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer och för ersättande trafik med annat transportmedel än tåg och för omledning av tåg. Därutöver ska Banverket utge vite i enlighet med vad som därom anges i trafikeringssavtalet.”*

I övrigt kvarstår stora delar av SJ:s tidigare framförda kritik beträffande avsaknad i avtalsvillkoren av en sådan ömsesidighet som är nödvändig för ett effektivt utnyttjande av Banverkets järvnätsnät. SJ väljer dock att inte ytterligare utveckla denna fråga inom ramen för detta samråd. Något som SJ däremot efterfrågar i JNB 2011 är en reglering av ansvarsförhållandet olika järnvägsföretag emellan, vilket vi utvecklar i det följande.

När det i dagsläget 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 vore ett strikt ansvar att föredra. Någon lagreglering på detta område är, såvitt vi erfarit, inte att vänta; enda sättet att uppnå en enhetlig reglering är därför att införa bestämmelse här om i JNB. Vid en avtalsmässig reglering järnvägsföretagen emellan finns den uppenbara risken att nya aktörer på marknaden, i syfte att uppnå konkurrensfördelar, skulle välja att ställa sig utanför denna typ av överenskommelse. Av denna anledning anser SJ det angeläget att frågan hanteras inom ramen för JNB.

Avsikten är inte att införandet av ovan beskriven ansvarsregel skulle ha någon direkt ekonomisk inverkan på Banverket, utan tanken är att bestämmelsen endast skulle ligga till grund för skadereglering järnvägsföretagen emellan. Då järnvägsföretagen inte står i direkt avtalsrelation till varandra skulle en bestämmelse av detta slag dock eventuellt kräva viss inblandning från Banverkets sida och därigenom medföra en del administrativt arbete. SJ:s förhoppning är emellertid att Banverket ser positivt på att medverka till en ändamålsenlig reglering av ansvarsförhållandet mellan järnvägsföretagen och emotser därför besked om Banverkets principiella inställning i frågan.

SJ har förståelse för att denna fråga inte slutligt kan regleras inom ramen för ordinarie samråd om JNB 2011. SJ:s förhoppning är dock att Banverket ställer sig positiv till att reglera frågan i JNB 2011 och att ett särskilt samråd om *avvikelse* i JNB 2011 i denna del kan påbörjas snarast i syfte att åstadkomma en reglering i god tid innan trafikeringssavtalen för 2011 tecknas.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

*Banverkets kommentar:*

*Banverket är inte berett att inom ramen för detta samråd ändra de allmänna villkoren såsom SJ AB föreslår. Vi vill dock gärna utveckla vår roll som leverantör och därmed även vårt avtal så att det mer återspeglar det leverantör/kundförhållande som SJ AB efterlyser. Men detta måste ske i samklang med de speciella förutsättningar som vi har för vår verksamhet. Mot den bakgrunden är vi beredda att i särskild ordning fortsätta diskussionen för att se om det är möjligt för oss att skapa sådana regress- och ersättningsmöjligheter som kan vara rimliga.*

*När det gäller SJ ABs önskan om att Banverket ska medverka till en mer ändamålsenlig reglering av ansvarsförhållandet mellan järnvägsföretagen är det inget som Banverket är beredda att införa i utgåvan av JNB 2011 men vi är öppna för en fortsatt diskussion i ämnet för att se om det finns någon lämplig konstruktion för att kunna reglera dessa frågor i framtiden och i så fall vilken roll Banverket kan spela.*

## **Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna**

### **Allmänna avtalsvillkor**

Inledningsvis nödgas Branschföreningen Tågoperatörerna dessvärre ytterligare en gång konstatera att Banverket inte förändrat de allmänna avtalsvillkoren annat än marginellt och redaktionellt. Under en följd av år har föreningen fört diskussioner med Banverket om att ta fram avtalsvillkor som är anpassade till den förändrade lagstiftningen och som utformas som ett leveransavtal med en balans av rättigheter och skyldigheter mellan avtalsparterna. Vår huvudsakliga invändning mot avtalsvillkoren är att de inte återspeglar den faktiska kund/leverantörsrelation som järnvägsföretagen och Banverket har.

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

Vi har särskilt pekat på avsaknaden av tydliga kvalitetskrav på Banverkets tillhandahållande av infrastruktur och järnvägsföretagens begränsade möjligheter att göra gällande sanktioner mot Banverket i de fall då Banverket inte uppfyller sina åtaganden. Branschföreningen önskar en sådan utformning av de allmänna bestämmelserna och trafikeringsavtalen att de stimulerar till ett effektivt utnyttjande av järnvägsnätet och till en järnvägstrafik med hög kvalitet på konkurrensneutral grund.

Principen om det hinderfria spåret har diskuterats mellan branschen och Banverket under lång tid. Det gäller utformning av regeln beträffande ansvaret för skada som åsamkas järnvägsfordon efter påkörning av hinder i spår. Enligt nu gällande ansvarsregel svarar Banverket för skada orsakad av spåranslägningen, t ex solkurva och rälsbrott. I samband med skaderegleringar har Banverket dock hävdad att regeln innebär att Banverket endast svarar för skada som orsakats av fysiskt fel i spåranslägningen. Branschföreningen har å sin sida ansett att redan ordalydelsen ger järnvägsföretagen rätt till ersättning för fordonsskada ifall skadan orsakats av hinder i spår, t ex nedfallet träd. I vart fall var, enligt branschföreningens bedömning, parternas avsikt vid regelns tillkomst att låta regeln uppbära principen om det hinderfria spåret.

Till JNB 2010 har tillkommit den lagstadgade skyldigheten för järnvägsföretagen att ersätta passagerare vid förseningar, förordning (EG) nr 1371/2007. Branschföreningen Tågoperatörerna menar att det måste finnas en regressmöjlighet för järnvägsföretagen (i trafikeringsavtal med Banverket eller på annat sätt) i de fall Banverket orsakat förseningar som leder till ersättningskrav från resenärerna. Ett ratificerande av COTIF och införlivande av dess regler i svensk lagstiftning skulle klargöra ansvarsförhållandena mellan operatör och infrastrukturägare.

Ett konkret förslag till förändring i de Allmänna villkoren i JNB 2011 är att punkt 4.1 ges följande lydelse:

*"Vid avvikelser från avtalad leverans kvalitet, som inte orsakats av Banverkets avtalspart, äger denne, under förutsättning att tjänsten rätteligen reklamerats, rätt till återbetalning av därtill hörande tåglägesavgift samt rätt till ersättning för sådana visade merkostnader som Banverkets avtalspart fått vidkännas i utgifter till tågresenärer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer och för ersättande trafik med annat transportmedel än tåg och för omledning av tåg. Därutöver ska Banverket utge vite i enlighet med vad som därom anges i trafikeringsavtalet."*

#### *Banverkets kommentar:*

*Banverket är inte berett att inom ramen för detta samråd ändra de allmänna villkoren såsom Branschföreningen Tågoperatörerna föreslår. Vi vill dock gärna utveckla vår roll som leverantör och därmed även vårt avtal så att det mer återspeglar det leverantör/kundförhållande som Branschföreningen Tågoperatörerna efterlyser. Men detta måste ske i samklang med de speciella förutsättningar som vi har för vår verksamhet. Mot den bakgrunden är vi beredda att i särskild ordning fortsätta diskussionen för att se om det är möjligt för oss att skapa sådana regress- och ersättningsmöjligheter som kan vara rimliga.*

## Bilaga 1 - Banverkets kommentarer till yttranden om Planerade større banarbeiten (PSB)

PSB nr (obj nr)	Banverkets samrådssvar / Inkomna synpunkter
1  56786, 56748, 56702, 56697, 56776	För och efterarbeten för stationen Axmartavlan, Nya mötesstationer, Signalställverksbyten och växelinläggning – förarbeten, Signalställverksbyten – förarbeten, Axmartavlan - växelinläggning - ställverksbyten
	<i>BV kommentar:</i>  <i>Banverkets bedömning är att med det underlag vi idag har inte finns något som pekar på att arbeidet skulle utföras med en annan modell än det Banverket har foreslagit. Banverkets justerade forslag (utsant efter inkomna synpunkter 11/11) kvarstår.</i>
	<b>TKAB:</b> 56786, Detta PSB med tilhørende objekt får utföras på tåg fritid (nattetid) for våran del. 56748, Det är økonomisk oforsvarbart at dagtid køra buss for det stora antal resenärer som det innebær. 56702, En samhøllsekonomisk utrækning bør gøres på detta jobb og i denna utrækning ska alla parametrar tas med så som eksempelvis  56697, kostnader for buss og dylikt som drabbar JF. De stora stoppen ligger kvar.  56776, Enl. JNB är bandel 235 Gävle – Sundsvall alltid en persontågprioriterad bana og bør utnyttjas som en sån.  <b>Cargonet:</b> CargoNets trafikk til/fra Sundsvall blir berørt også dette året. Vi er overrasket over at Banverket ikke benytter sommerperioden til dette arbeidet. Med konsentrert arbeid i de minst trafikkintensive ukene vil trafikken bli minst mulig berørt etter vår mening. Det er mulig Banverkets løsning henger sammen med trafikken som berøres av PSB nr 4 OKB-Ådalen-Botnia

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Arbetena ska förläggas till natt under veckosluten.</p> <p><b><u>Hector:</u></b> Framkomlighet till Iggesund måste säkras under ett par dagar varje vecka. Objekt 56776 bör därför flyttas till annan vecka (krockar med objekt 56702 vecka 1121)</p>
2  55604	(Ockelbo)-(Storvik), Kontaktledningsbyte inkl fundament samt stolpsättning
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverket flyttar objektet till "övrigt banarbete" med anledning av att objektet sannolikt kommer i konflikt med PSB 4. Innebär att objektet kommer att planeras om för att anpassas till ansökningarna i april.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Detta jobb ska inte ligga samtidigt som spårbytet Lsl-Aspeå för passerar man med tåget tidigare mellan Aspeå och Lsl så hamnar man i detta objekt i stället. Jobben på OKB och detta objekt ska heller inte ligga samtidigt utan man måste kunna åka på OKB när detta jobb är igång.</p> <p><b><u>Cargonet:</u></b> Her foreslår vi å flytte starttiden slik at oppstart av PSB blir straks før kl. 08:00. CargoNets tog 42031 bør da bli grensetog mot arbeidet slik at togets trafikkgrunnlag ikke ødelegges.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p>
3  54993	Krampen-(Frövi), Spårbyte
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverkets bedömning avseende arbetstid är att minst antal tåg påverkas och möjligheten att leda om tåg är bäst under tiderna Banverket har föreslagit</i></p> <p><i>Växelbyten innebär även att växel typen ändras till en längre växel och därmed flytt av växelläget. Arbetet medför kompletterande markarbeten samt flytt av kontaktledning (nya stolpar + fundament), signalarbeten med tillhörande ibruktagningsarbeten och godkännadeprocess</i></p> <p><i>Tidsåtgång för byte av växlar är bedömd utifrån erfarenhetsvärden från tidigare utförda arbeten och där vi utgår från att vi kan utföra byte av 2 växlar under 36 timmar.</i></p>

	<p><i>Banverket behåller de 36 timmars trafikavbrotten som nu finns inplanerade förutom Krampen som kan kortas ned till 24 timmar (endast en växel skall bytas i Krampen)</i></p> <p><i>För spårbyte, ballastrening samt förberedande arbeten krävs en nedsättningssträcka på 10 km flytande för att arbetet ska kunna utföras på ett effektivt sätt. Detta innebär att det är max 10 km med 70 km/h och inom den sträckan max 2 km med 40 km/h.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> Föreslagna tiderna är ok, samt veckorna men det måste finnas omledningsmöjligheter på angränsade banor för att detta objekt ska fungera.</p> <p><b>TKAB:</b> Klockslagen ändras och blir lika dessa dagar, M-F kl 08.00-16.00 7516 gränståg. L kl 10.00-20.00 7518 gränståg. S 05.30-11.30. Det stora tågstoppen ligger kvar.</p> <p><b>Green Cargo:</b> GC anser att tiden 13.00-21.00 M-F är lämpligare mht antalet tåg som måste omledas på angränsande banor. 10000 m neds 40/70 är inte acceptabelt, en halvering av nedsättningssträckan måste åstadkommas. Även L anser vi att tiden ska senareläggas till em. 36 h för växelbyten helger är för lång tid. Här måste BV komma ner till 24 h avstängningar.</p> <p><b>Hector:</b> Som nämnt under objekt 2 är det viktigt att objektet inte sammanfaller tidsmässigt med utförandet av objekt 2 (Ockelbo – Storvik)</p>
4  57039	(Långsele)-Aspeå, Spårbyte
	<p><i>BV kommentar</i></p> <p><i>Banverkets bedömning är att spårbytet Långsele-Anundsjö måste utföras 2011-2012.</i></p> <p><i>En senareläggning av spårbytet kommer att innebära att risken för urspårning ökar. Det kommer också innebära att vi troligtvis måste införa hastighetsnedsättningar</i></p> <p><i>under sommarperioden för att minimera konsekvenserna av en eventuell urspårning på grund av solkurvor.</i></p> <p><i>Banans tekniska livslängd har passerats för ca 10 år sedan. Spårbytet var från början</i></p> <p><i>planerat till 2003 men flyttades fram med hänvisning till Botniabanan och möjligheten till omledning av trafiken. Sliprar samt befästningar kräver mycket underhåll och håller inte Banverkets krav på funktionalitet. Ballasten är också bitvis undermålig och vi har även haft problem med vertikalsprickor på</i></p>

	<p><i>räler.</i></p> <p><i>2008 skedde det en urspårning med stålpendeln som berodde på brister i infrastrukturen.</i></p> <p><i>Orsaken till urspårningen var vad vi kunde bedöma en solkurva.</i></p> <p><i>Under 2009 har vi haft 5 solkurvor vilket är mycket för ett spår i den här anläggnings-klassen. Vi kommer med stor sannolikhet att ligga kvar på den nivån på antal solkurvor fram till spårbytet beroende på banans dåliga standard.</i></p> <p><i>För att möjliggöra omledning via Botniabanan och Ådalsbanan kommer banan Västeraspby till Långsele att upprustas under 2010 för att det ska kunna gå köra med 22,5 tons axellast.</i></p> <p><i>Den utredning som finns angående ERTMS kraven på ombordutrustning på Botniabanan måste fortsätta.</i></p>
	<p><b>TGOJ:</b> Från vecka 1124 ligger detta jobb samtidigt som jobbet Ob-Sv, så avgår man tidigare från Söv med Kopparpendeln för att komma förbi detta jobb så blir man kvar i Ob pga denna avstängning. Detta jobb bör inte ligga samtidigt som avstängningen Ob-Sv. Klockslagen som är föreslagen för detta objekt är ok för TGOJ:del.</p> <p><b>Cargonet:</b> CargoNet kan ikke godta dette forslaget da dette berører svært store deler av vår basistrafikk, både nordgående og sydgående. ARE togene blir kraftig berørt og i tillegg vil all Norrlandstrafikk fra Göteborg/Jönköping/Malmö bli rammet på en ødeleggende måte. Vi mener bestemt at Banverket her må finne en ny tid som er mer akseptabel for trafikken.</p> <p>Vårt alternative forslag er at arbeidet strekkes over flere år, alternativt må helger benyttes. Omledningsmulighetene her er også så omfattende at det gir store utfordringer i forhold til turnering (omløp) av vognsett og lok. Her kommer også krav om utrustning på lok (ERTMS)</p> <p><b>Green Cargo:</b> Det går inte att omleda via Långsele-Nyland med Stax 22,5 ton, rundgångar med lok, och som det anges i bilaga 3.2 "utökad besiktning kommer att ske efter varje transport" (!). Med tanke på omständigheterna borde kapaciteten (antalet tåg i vardera riktning) på omledningsbanan ha utretts och redovisats av Banverket i samband med att arbetet planerades som ett PSB. Enligt obekräftade uppgifter kan kapaciteten vara så låg som 0,5 tåg i vardera riktning per timme. Helt säkert kan man ändå se att kapaciteten inte räcker för omledning av trafiken vilket kommer att resultera i tåganhoppningar och förseningar som rullas ut över resten av dygnet. Detta kan i sin tur leda till förlorade transportuppdrag för järnvägssektorn i de fall störningarna blir allt för stora eller att extra vagnsätt och lok krävs för att få omlöppen</p>



	<p>att fungera.</p> <p>För att kunna utföra spårbytet enligt bilaga 3.2 så måste Banverket rusta upp banan och planera övriga banarbeten så att trafiken kan omledas med Stax 25 ton och utan mellanliggande besiktningar sträckan Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall-Gävle-Storvik, Umeå-Örnsköldsvik-Sundsvall-Ånge eller Umeå-Örnsköldsvik-Nyland-Långsele. Stax 25 ton är viktigt med tanke på SSAB transporter Luleå-Borlänge som beräknas gå med fulla volymer 2011. En sådan insats riskerar i så fall att försena Botniabanan/Ådalsbanans färdigställande.</p> <p>Man måste också se till signalsystemet på den av Banverket anvisade omledningsbanan. Vecka 1124 har vi inte lok som klarar av att omledas via en bana byggd för ERTMS. Enligt uppgift ska Banverket utrusta ett antal lok för verifiering av det nya signalsystemets funktion men vi vet i dagsläget inte hur många lok som kommer i fråga eller när utrustningen kan monteras. Green Cargo förslag är att spårbytet utförs 2013 med färdigställda omledningsbanor.</p> <p><b>Hector:</b> Objektet bör om möjligt skjutas till 2012-2013 då omledningsmöjligheter även kommer att finnas via Botniabanan-Ådalsbanan och då även kapacitetshöjande arbeten på OKB inletts.</p>
5  50583	Mjölby-Nässjö, Kontaktledningsupprustning upp- och nedspår
	<p><i>BV kommentar :</i></p> <p><i>Objektet omklassas till Övrigt Banarbete. Samordning med PSB 24 (Graversfors) ska ske. Extra gångtidstillägg Mjölby-Nässjö behövs. De önskemål om att arbetet enbart ska ske nattetid går inte att uppfylla. Om någon delsträcka är extra känslig så kan delar av arbetet utföras nattetid.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> Detta objekt går inte att anpassa i tidtabellsbeställningar iför 2011, utan man måste anpassa jobbet och tiden på dygnet efter antalet tåg som blir beställda på den aktuella sträckan.</p> <p><b>TKAB:</b> Samordnas med de stora jobb som utförs på sträckan Mot-My.</p> <p><b>Green Cargo:</b> Ej PSB eftersom inga anpassningar går att göra i beställningen. Tiden för espdr bör ligga mellan 23.00-09.00. Dubbla stnsträckor måste utföras under helger. Ev totalavbrott kan endast utföras nm S. Arbetet kan ej utföras samtidigt som Graversfors avstängningarna mht behovet av punktliga tåg på enkelspårssträckan Jn-Åby via Nk som kommer att bli mycket hårt belastad.</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Ej samtidigt som PSB 24.</p>
6 54691	<p>(Hässleholm)-(Arlöv), Kontaktledningsupprustning upp- och nedspår.</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Objektet utgår 2011. På grund av omfördelning av medel flyttas objektet till år 2012.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Detta objekt kan inte bedrivas samtidigt som det är avstängt mellan Hm-Åstorp Objekt 54264. Utan tågen måste kunna omledas via Tornhill utan svårigheter. Detta gäller även för objekt 54704 Åp-Hbgb eftersom vi inte får köra farligt gods genom knutpunkten.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> Ej PSB eftersom anpassningar inte går att göra i beställningen. Dubbla stn-sträckor måste utföras under helger. Ev totalavbrott kan endast utföras nm S. Arbetet bör ej utföras samtidigt som linjen Hm-Åp är totalavstängd.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan.</p>
7 50070	<p>(Emmaboda)-(Karlskrona), Totalavstängt på sträckan Emmaboda - Gullberna ( Ck)</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Objektet utgår 2011. På grund av omfördelning av medel flyttas objektet till år 2012.</i></p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p>
8 54704	<p>(Helsingborgs Godsbangård)-(Åstorp), Kontaktledningsupprustning Helsingborg Gbg--Åstorp</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Skånetrafikens önskemål att ta bort ”glappet” vecka 25 accepteras av Banverket . Veckorna justeras till 1116 - 1125. BV bedömning är att det inte är möjligt att bedriva arbetet i flerskift på grund av att kapaciteten inte räcker till på närliggande linjer för att leda om godstågen som påverkas. I nuläget är arbetstiden 09.00—18.00. För att byta en sektion krävs en arbetstid på minst 8 timmar. Motiveringen till att arbetstiden ligger mellan 09.00—18.00 är att tillgodose kanaler för godstrafiken, speciellt natt och morgongodstågen samt avgående godståg efter 18.00. Möjlighet</i></p>

	<p><i>finns även för Skånetrafiken att bedriva trafik på dessa tider.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> När detta objekt är igång så måste man kunna gå via Tornhill utan hinder eftersom farligt gods vagnar Inte får gå via Knutpunkten.</p> <p><b>Skånetrafiken:</b> Detta objekt måste ses tillsammans med PSB nr 9 och 10, kontaktledningsupprustning och spårbyte Åstorp/Klippan – Hässleholm, då det är samma kunder som berörs. Sammantaget blir det 20 veckors trafikpåverkan vilket är väldigt mycket, vara PSB 8 skall vara 10 veckor och PSB 9 och 10 också skall vara i 10 veckor. De två senare är det helt avstängt på banan och vi förutsätter då att jobben bedrivs så tidseffektivt som det överhuvudtaget är möjligt där inte är någon tågtrafik att ta hänsyn till. PSB 8 däremot är det bara tänkt att jobba 8 timmar om dagen. Vid en totalavstängning även på denna sträcka borde avstängningstiden kunna minskas rejält, kanske med hälften? Vi förordar att banan stängs så kort tid som möjligt och att kontaktledningsupprustningen kan ske så effektivt som möjligt och med en totalavstängning kan jobben bedrivas i flerskift. Vi har dåliga erfarenheter från tidigare kontaktledningsarbeten, t.ex. i samband med elektrifieringen av Ystadbanan 1995-1996 där det också var avstängt dagtid men där det alltför ofta inträffade att tågen på eftermiddagen fick ställas in akut och ersättas med buss då det uppstått komplikationer på banan och man måste göra klart den kontaktledningssektion man håller på med. Då är det bättre att banan är stängd, kontaktledningsupprustningen kan ske ostört, effektivt och mer än 8 timmar per dag kan användas. Vi å vår sida kan med dessa förutsättningar planera, och publicera en tidtabell för våra kunder med en särskild ersättningstrafik med buss som är anpassad för att trafiksystemet för berörda kunder ändå hålls samman. Och tiden för påverkan för våra kunder kan minimeras totalt sett. Det glapp som är vecka 25 ställer vi oss frågande till, vi vill kunna annonsera och publicera en enkel och tydlig tabell och att då ha en vecka mitt i allt utan trafikpåverkan blir konstigt och otydligt. Enkelt, tydligt och effektivt, ledord för oss alla!</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK bara om omledningslägen säkerställs i kapacitetsfördelningen via Hb och knutpunkten.</p>
9  54264	(Åstorp)-(Hässleholm), Kontaktledningsupprustning Hässleholm-Åstorp
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Efter spårbytet och kontaktledningsarbeten är det inte möjligt att genomföra hastighetshöjning. Hastighetshöjningen som efterlyses förutsätter ytterligare åtgärder i signalanläggningen. Dessa arbeten är planerade först efter år 2012. Arbetet utförs ej samtidigt med PSB 6 som flyttas fram till år 2012. Omledningar via Tornhill möjlig.</i></p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b>TGOJ:</b> Denna avstängning kan inte vara samtidigt som objekt 54691 utan omledningstågen via Tornhill måste kunna gå utan svårigheter med avstängningar mm.</p> <p><b>Skånetrafiken:</b> Se PSB 8 + Blir där någon höjd sth på banan efter denna spår- och kontaktledningsupprustning? Spårbyte och kontaktledningsupprustning har ju varit en del av förutsättningarna för detta enligt tidigare utredningar, så då är frågan om det är något som kommer att kunna bli aktuellt från vecka 1136?</p> <p><b>Green Cargo:</b> Samordning med PSB 10. Bör ej utföras samtidigt med PSB 6.</p>
<p>10  47591</p>	<p>(Klippan)-(Hässleholm), Spårbyte</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Efter spårbytet och kontaktledningsarbeten är det inte möjligt att genomföra hastighetshöjning. Hastighetshöjningen som efterlyses förutsätter ytterligare åtgärder i signalanläggningen. Dessa arbeten är planerade först efter år 2012. Arbetet utförs ej samtidigt med PSB 6 som flyttas fram till år 2012.</i></p> <p><b>Skånetrafiken:</b> Se PSB 8 + Blir där någon höjd sth på banan efter denna spår- och kontaktledningsupprustning? Spårbyte och kontaktledningsupprustning har ju varit en del av förutsättningarna för detta enligt tidigare utredningar, så då är frågan om det är något som kommer att kunna bli aktuellt från vecka 1136?</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK om omledningslägen säkerställs i kapacitetsfördelning. Bör ej utföras samtidigt som PSB 6</p>
<p>11  50071</p>	<p>Totalavstängt sträckan Nätraby-Karlskrona</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Objektet utgår 2011. På grund av omfördelning av medel flyttas objektet till år 2012.</i></p> <p><b>Skånetrafiken:</b> Ingår som del i PSB nr 7 och är väl därmed styrd av detta? För kunderna på Blekinge kustbana, merparten av tågkunderna till och från Karlskrona, innebär förslagen tid, vecka 1139-1148, att tidskänsliga pendlare i stor utsträckning kommer att drabbas vilket vi vill undvika. Vi vill att avstängningen tidigareläggs så att PSB 11 hamnar under sommaren, förslagsvis vecka 1123-1132. PSB nr 7, Emmaboda – Karlskrona, skall ju stängas av helt i 18 månader så om det startar tidigare kan inte spela någon roll. Vi vill uppnå minsta negativa kundpåverkan och</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p>då måste det tidigareläggas för att PSB nr 11 skall hamna bättre till.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p>
12 31442	(Laxå)-Falköping, Kontaktledningsbyte
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Objektet omklassas till Övrigt Banarbete. Syftet med att få objektets tåg störande konsekvenser uppmärksammat av JF är uppnått.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Detta objekt går inte att anpassa i tidtabellsbeställningar iför 2011, utan man måste anpassa jobbet och tiden på dyngnet efter antalet tåg som blir beställda på den aktuella sträckan.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> Ej PSB eftersom inga anpassningar går att göra i beställningen. Starttid tidigast efter kl. 23.00 mht trafiksituationen. Dubbla stnsträckor nm LS.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan.</p>
13 45337	Furet-Halmstad, Vibrationsåtgärder
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Tvingande arbete pga miljöföreläggande. Alternativa byggmetoder, exempelvis enkelspårsdrift kräver mer totalavstängt pga spont slagning än vald metod och ger inte eftersträvansvärt resultat. Tidpunkten föreslagen i samrådsförfarande efter förslag från GC med omloppspreferenser.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Totalavstängt i 8 dagar av Västkustbanan är inte acceptabelt utan man måste hitta andra sätt att jobba på så att enkelspårsdrift kan användas. Vecka 1135 som detta objekt är planerat till så är det även avstängt mellan Åstorp och Hässleholm och det går heller inte att ha dessa objekt samtidigt eftersom tågen från Göteborg till Helsingborg måste omledas närmaste vägen när detta objekt pågår om det mot all förmodan inte går att ha enkelspår.</p> <p><b><u>Cargonet:</u></b> CargoNet mener denne 8 dagers avstengningen bør foregå i uke 31 sammen med PSB 14. Denne løsningen ble delvis benyttet i T09. Forutsetningen er at de valgte omledningsveiene klarer å håndtere trafikken som berøres.</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b>JLT:</b> Vi anser att arbetet måste bedrivas på ett spår i taget.</p> <p>Skånetrafiken: Detta arbete är aviserat som en totalavstängning av Väst kustbanan i 8 dygn. Det är helt oacceptabelt att stänga av Väst kustbanan helt i över en vecka. Det måste kunna vara möjligt att utföra arbetet på ett spår i taget, med bara det ena spåret avstängt.</p> <p><b>Green Cargo:</b> Accepteras ej, måste lösas med espdr eller helgavstängningar.</p> <p><b>SJAB:</b> Nej, nej och åter nej. Arbetet måste ske på ett spår i taget.</p>
<p>14 43494</p>	<p>Trollhättan-Göteborg, Marieholm, Dubbelspårsutbyggnad</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Styrande moment är en komplicerad konstbyggnad då banan skall läggas över flerfilig motorväg (E 45). För tillfället viss osäkerhet om tiden är i underkant. Stor samordning längs banan för att merutnyttja den långa avstängningen. Sluttiden 2012 är politiskt fastställd och antagen av generaldirektörerna på både Vägverk och Banverk.</i></p> <p><b>TKAB:</b> Detta jobb får kortas ned till 8 veckor som läggs V26 – V33</p> <p><b>Cargonet:</b> Vi mener at 9 uker er en altfor lang stengeperiode. Vi mener at 5 uker kan aksepteres. Hvis dette påvirker sluttidspunktet for prosjektet mener vi at faren for trafikkbortfall er så stor at sluttidspunktet bør endres.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK om omledningslägen säkertställs på alternativa banor. Åtkomst till Bohus/Lilla Edet måste säkerställas från något håll flertalet veckor.</p> <p><b>SJAB:</b> Antalet veckor måste reduceras.</p>
<p>15 47091</p>	<p>Agnesberg-Göteborg, Marieholm, Linjeomläggning, etapp Agb - Or</p>
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 14</i></p> <p><b>TKAB:</b> Detta jobb bör utföras V 8 eller V9 p.g.a. sportlov i Göteborg, detta medför stora extrakostnader i form av buss om jobbet utförs V7.</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b><u>Cargonet:</u></b> Vi kan ikke akseptere at uke 7 benyttes til dette arbeidet. Trafikken er så stor at det ikke er løsbart i denne perioden. Dette bør skje i sommerperioden (ref. PSB 14) Alternativet er å benytte Påsken eller helger til dette arbeidet.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK om omladningslägen säkerställs samt tillgång till industrispåren i Marieholm från Sär.</p>
16 52847	Göteborg-Gubbero, Persontågsviadukten brobyte
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Planeringen stämmer med inkomna synpunkter.</i></p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Antalet veckor bör vara av samma antal och sammanfalla med Västtrafiks sommarreducering av Kb-pendeln.</p>
17 55277	Göteborg Kville-Göteborg, Skandiahamnen, Inkoppling nytt ställverk
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Vi planerar för genomförande i påsk, men detta är ett högrisk-val. Projektets pågående provningar indikerar att större förberedelseinsatser kan komma krävas. En förslag om flytt till sommaren är ett troligt scenario. Samverkansgrupp med JF är etablerad där kontinuerlig information/ samråd sker. Självfallet kommer en sådan fråga tas där. Påsk gäller tillsvidare. Någon möjlig avkortning av banarbetstiden känns i dagsläget tyvärr högst inaktuell: allt arbete i projektet har hitintills visat sig var alltför snävt tilltaget då flera oförutsedda moment tillkommit var gång fysisk insats utförts.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Är ok. Detta objekt kan inte flyttas utan måste ligga under påsken. Är bra om man kan avkorta tiden på jobbet så tågen kan börja rulla på annan dag påsk under eftermiddagen</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK.</p>
18 56505	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Spår 1 och 2 avstängda till vecka 1133. Under perioden med start</i></p>

	<p><i>vecka 1134 då spår 3,4 och 5 är avstängda kommer man att kunna trafikera spår 1 norrifrån och spår 2 söderifrån som säckspår. Trafikering och genomgående på sp 6, 7 och 8 möjlig.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> Man måste säkerställa att godstrafiken till och ifrån Södertälje Hamn fungerar någorlunda normalt under de arbeten som ni har planerat i de olika objekten gällande Södertälje Hamn. Efter att ha talat med personer som är insatta i växling och tåγκörning i Söd så kan ingen förstå hur det ska räcka med att bara ha spår 6 öppet, utan där bör nog banverket tänka om i sin planering.</p> <p><b>SL:</b> PSB 18 och PSB 19 i kombination under veckorna 1134-1140 innebär i praktiken en totalavstängning av Södertälje hamn för SL-trafiken. Det innebär att SL inte kommer att kunna köra sin Gnestapendel under denna period (möjligen på sträckan Järna-Gnesta) vilket kommer att leda till mycket besvär för resenärerna på den linjen. PSB 18 och 19 kan därför inte överlappa varandra. Spår 1 och 2 i Södertälje Hamn behöver kunna trafikeras för att spår 3-5 ska kunna stängas av. Under senare delen av T11 kommer Gnestapendeln endast att kunna ansluta till vissa av pendeltågen i Södertälje H till/från Stockholm C, då vartannat tåg till/från Stockholm kommer att vända i Östertälje. Det är av högsta vikt att SLs Gnestapendel tilldelas en tidtabell där anslutningarna fungerar, även om det kan få följder för övrig trafik på främst sträckan Järna-Gnesta.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK.</p> <p><b>Hector:</b> Vi vill understryka vikten av att det även under ombyggnadsperioden erbjuds god tillgänglighet för godstrafiken till terminalerna i Södertälje hamn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utan längre perioder med totalavbrott</li> <li>• Med så små avvikelser som möjligt från de i T09 gällande tågtiderna, samt</li> <li>• Utan begränsningar i nuvarande tåglängd, minimum 560 meter.</li> </ul>
19  56518	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)
	<p><i>BV kommentar</i></p> <p><i>Se svar till PSB 18</i></p> <p><b>TGOJ:</b> se PSB 18</p> <p><b>SL:</b> se PSB 18</p> <p><b>Green Cargo:</b> Accepteras ej som det är skrivet. Trafik måste vara möjligt Öte-spår 7 och 8.</p>



Datum  
2009-12-08Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<b><u>Hector:</u></b> Se PSB 18.
20 56519	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)
	<i>BV kommentar:</i> <i>Se svar till PSB 18</i>
	<b><u>TGOJ:</u></b> se PSB 18 <b><u>SL:</u></b> se PSB 18 <b><u>Green Cargo:</u></b> OK. <b><u>Hector:</u></b> Se PSB 18.
21 56520	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)
	<i>BV kommentar:</i> <i>Se svar till PSB 18</i>
	<b><u>TGOJ:</u></b> se PSB 18 <b><u>SL:</u></b> se PSB 18 <b><u>Green Cargo:</u></b> OK. <b><u>Hector:</u></b> Se PSB 18.
22 56516	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)
	<i>BV kommentar:</i> <i>Berör endast trafiken Södertälje hamn – Södertälje c</i>
	<b><u>TGOJ:</u></b> se PSB 18 <b><u>SL:</u></b> se PSB 18 <b><u>Green Cargo:</u></b> OK. <b><u>Hector:</u></b> Se PSB 18.
23	Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

56517	
	<p>BV kommentar</p> <p>Berör endast trafiken Södertälje hamn – Södertälje c</p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> <i>se PSB 18</i></p> <p><b><u>SL:</u></b> <i>se PSB 18</i></p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> <i>OK.</i></p> <p><b><u>Hector:</u></b> <i>Se PSB 18.</i></p>
24 56221	(Åby)-Simonstorp, Tunnelupprustning Graversfors
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverkets bedömning är att arbeten av denna typ och mängd kräver den arbetstiden som PSB 24 har. Banverket kan därför inte acceptera en minskning av antalet veckor.</i></p> <p><i>ABB kan ges möjlighet att passera på sträckan under första och sista arbetsveckan, v1108 samt v1123.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Denna avstängning ska inte sammanfalla med avstängningar mellan Motala och Mjölby och heller inte med objekt som är planerade på omledningsbanor så som växelåtgärder i Kumla. Jag ser även svårigheter med enkelspårdrift mellan Mjölby och Nässjö när detta objekt pågår. När det gäller tiden när jobben ska utföras så tycker vi att under veckorna 1124-1135 natt mot ti-f så ska jobbet avslutas senast kl 05:30 för att inte störa morgontrafiken mer än nödvändigt.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> Accepteras ej. Totalavstängningsperioden på 16 veckor måste minskas. 10 veckor är ett absolut max. Samtidigt måste också omledningslägen säkerställas på linjen Åby-nk-Jn.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Antalet veckor måste reduceras.</p> <p><b><u>Hector:</u></b> Viktigt att totalavstängningar inte sker under perioder med kraftigt kapacitetsnedsättande arbeten H-My (objekt 25-31) då omledningsmöjligheter måste finnas denna väg.</p>
25 56296	Kumla, Växelåtgärder
	<i>BV kommentar:</i>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><i>BV klassar om objektet till "Övrigt Banarbete".</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Tveksamt om detta objekt är en PSB, för det går ju inte att ta höjd för detta objekt i tågbeställningen för T11. Detta jobb ska inte ligga samtidigt som Gravelfors pågår utan det blir nog krångligt att få alla tåg omledda ändå.</p> <p><b><u>TKAB:</u></b> Ett antal jobb har och kommer att utföras under T09 och T10, jobben under T11 får planeras in under T10 i samband med spårbyte.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> Accepteras ej. Måste gå att utföra under spårbytet 2010.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. För långa avstängningstider.</p>
26  56374	Önaskogen-(Skänninge), Inläsning nytt ställverk
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Det är ett omfattande arbete som sker vid inläsning av nytt ställverk, bland annat ska alla objekt som ingår i systemet kopplas in i ställverket, omfattande tester sker för att kontrollera att hela systemet fungerar säkerhetsmässigt som det är tänkt. Arbetet kommer att ske dygnet runt och därmed är det inte möjligt att ta in tåg till Motala under den tiden som inläsning pågår.</i></p> <p><b><u>TKAB:</u></b> Persontrafiken måste köras Hpbg-Mot, inläsning nytt ställverk får göras natt och på tåg fri tid. Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep. Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK men tiden bör skjutas så att stängningen sker F ca 04.00-M ca 04.00.</p>
27  56350  56355	Ombyggnad Motala bg, spår 2-9  Ombyggnad Motala bg, spår 1
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Ombyggnad av Motala bangård ingår i dubbelspårutbyggnaden och för att det ska kunna hålla tidsplanen så är det inte möjligt att flytta dessa objekt. Vad gäller resandeutbyte så är det möjligt att</i></p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><i>tillgodose det liksom möjligheten att växla till och från Motala verkstad.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> Dessa objekt kan inte pågå samtidigt med avstängning vid Gravelfors utan då måste man kunna omleda tågen denna väg utan hinder eller inskränkningar i infrastrukturen.</p> <p><b>TKAB:</b> 56350, Ett spår in till Mot från Hpbg måste vara farbart för resande utbyte och maskin till och från Motala verkstad för rep. 56355, Plattform får byggas i norr änden Mot enl. möte med projektet, resande utbyte måste ske.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p>
28 56326	Motala-Skänninge, Lansering av vägport
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Tåg kommer att kunna tas in mot stopp till spår med plattform, och växling är möjlig att utföra till och från Motala verkstad.</i></p> <p><b>TKAB:</b> se PSB 27</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p>
29 56378	Motala-Skänninge, Motala-Mjölby nmS
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>BV klassar om detta arbete till "Övrigt arbete".</i></p> <p><b>TGOJ:</b> se PSB 27</p> <p><b>TKAB:</b> se PSB 27</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p>
30 56364	Motala-Mjölby, sommaravstängning
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Under sommaravstängningen kommer arbeten att ske på hela Motala station och ur både signaltekniska samt säkerhetsmässiga aspekter är det inte möjligt att trafikera Motala. Vad gäller hastighetsnedsättningen så krävs den föreslagna längden för att arbetet ska kunna ske på ett effektivt sätt samt att det måste</i></p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><i>passera 100000 bruttoton på hela sträckan innan hastigheten kan höjas.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> se PSB 27</p> <p><b>TKAB:</b> se PSB 27</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK men hastneds 16800 m 40/70 måste halveras och pågå under kortare tid.</p>
31 56361	Ombyggnad Fågelsta bangård
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverket klassar om detta PSB till "Övrigt banarbete".</i></p> <p><b>TKAB:</b> Ej tågpåverkan.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p>
32 56582	Spånga-Kallhäll, Mäljarbanan Barkarby-Kallhäll
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Samordnas med PSB 44 och flyttas till helgen vecka 1142. Justering av tid görs med att av TGOJ föreslagna sluttid accepteras.</i></p> <p><b>TGOJ:</b> Detta jobb bör avslutas senast kl 04:30 på tisdagen vecka 1123 så morgontågen till Jbo och Söd kan gå rätt väg.</p> <p><b>SL:</b> PSB 32 och 44, dessa två arbeten måste samordnas med varandra till ett tillfälle. Arbetet bör förläggas till en långhelg. Om tiden för PSB 32 ska användas ska arbetet tidigareläggas 24 timmar (on 20.00-må 5.30) då resandet med pendeltågen på nationaldagen 6 juni brukar vara högt. Om tiden för PSB 44 ska användas bör det tidigareläggas ett knappt dygn med brytpunkter under natten, till ca to 2.00-må 2.00. Detta för att torsdagen som är under höstlovsveckan har något lägre resande än måndagen, för att skapa en tydlighet för resenärerna och inte inkräkta på eftermiddagsrusningen på både torsdagen som måndagen. Om annan tidpunkt för arbetena hittas kan SL inte acceptera att detta sker under veckorna 24-41 pga avstängningar på tunnelbanans blå linje mellan Rådhuset och Kungsträdgården för bygget av station City på Citybanan. Under denna period behövs pendeltågstrafiken mot Sundbyberg och västerort extra mycket då en omfördelning av resenärer från tunnelbanan sker.</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b><u>Green Cargo:</u></b> Samordnas med PSB 44.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Samordnas med PSB 44, dock ej allhelgonahelgen.</p>
33 56597	Mälårbanan Barkarby-Kallhäll
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverket klassar om detta PSB till "Övrigt banarbete", ambitionen är att tågtrafiken påverkas på minsta möjliga sätt.</i></p> <p><b><u>SL:</u></b> Förutsätter att tiderna är så lagda att påverkan på tågtrafiken minimeras.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p>
34 47010	Kvicksundsbron
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Vid val av vecka har vi bland annat tagit hänsyn till när neddragningsav godstrafiken sker under sommaren, vi har även tagit hänsyn till sjöfarten (Köpingshamn) och även behovet av antal arbetsdagar påverkar vilken vecka som är mest lämplig för att påverkan på trafiken ska bli hanterbar. Vår bedömning är att vecka 1133 är mest lämplig och därmed kvarstår BV förslag.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Detta jobb ska inte ligga när andra objekt är planerade på omledningsbanor. Det är tex enkelspår mellan Karlberg och Sundbyberg vilket gör att det blir svårt att omleda tågen via Cst till Jbo och Söd. Jag föreslår att man utför detta jobb under påsken 2011 när andra stora jobb är planerade för under den helgen går det inte i alla fall att köra några tåg, och då får man även några dagar gratis eftersom det går minimalt med tåg den helgen. Jag tror även att man behöver ha denna bana öppen vecka 1133 eftersom omledningstågen för avstängningen Frövi – Krampen behöver att gå den vägen.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p>
35 56754	Västerhanninge-Nynäshamn, Nynäsbanan dubbelspårsutbyggnad
	<i>BV kommentar:</i>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><i>Banverket justerar avstängningsperioden till vecka 1117-1133.</i></p> <p><b>SL:</b> Avstängningsperioden är betydligt längre än vad det tidigare flaggats för vilket ger SL stora merkostnader för ersättningstrafiken. Trafiken behöver vara i gång på måndagen i vecka 34 då SLs vintertidtabell startar. Banan skall vid återöppnandet vara ordentligt testad för att inte ge störningar när trafiken återupptagits.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p>
36  56737	Karlberg-Solna, Solna Tunnlrar inkl nedsättning.
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>PSB 36-42 planeras om med beaktande på PSB 43 och separeras mot detta PSB. Påverkan i Solna ska minimeras. Nya veckor blir 1126-1128.</i></p> <p><b>SL:</b> Arbeten som innebär störningar på N1, N2, U1 och U2 (mellan klockan 5.00-22.00) måste koncentreras till sommarperioden (fredag vecka 25-söndag vecka 33). SL förutsätter att när U2 är avstängt kan SL bedriva enkelspårtrafik på N2 mellan Karlberg och Ulriksdal utan inblandning av andra tåg än SLs egna pendeltåg. Övriga tåg måste då hänvisas till N1 eller driftsspåren. Avstängning av N2 accepteras inte under pendeltågens trafikeringstid när även U2 är avstängt. Avstängning av N2 kan accepteras om U2 är i drift enligt motsvarande premisser som när U2 är avstängt. PSB 39 och 40 innebär att Solna station kommer att behöva vara stängd under dessa perioder. Om möjligt delas objekten så att ett spår i taget är farbart så att pendeltågstrafiken kan köra i enkelspårtrafik. I annat fall måste pendeltågen passera stationen på spår U1 eller N1 utan att stanna vilket är mindre bra.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK</p> <p><b>SJAB:</b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
37  56741	Karlberg-Solna, Solna Tunnlrar
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36</i></p>

Datum  
2009-12-08Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
38 56638	Solna, plattformsombyggnad
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36</i></p>
	<p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
39 56655	Solna, plattformsombyggnad
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36</i></p>
	<p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
40 56661	Solna, plattformsombyggnad
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36</i></p>
	<p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>



Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

41  56699	Solna, National Arena
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36</i></p> <p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
42  56747	Solna, Tunnlrar
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36. Sluttid Green Cargo accepteras.</i></p> <p><b><u>SL:</u></b> se PSB 36</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK men måste avslutas senast 05:00 M-F spår D2 och 44/45.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Planeringsmöte!</p>
43  56788  56792	Karlberg-Sundbyberg, Citybanan - SWB viadukten
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 36. Sluttid TGOJ accepteras. Nya veckor är v1129-41.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Dessa enkelspårs drifter måste avslutas senast kl 04:30 på måndag morgon om det ska fungera med tågen som ska förbi till Söd och Jbo.</p> <p><b><u>SL:</u></b> Tunnelbanans blå linje kommer att hållas stängd mellan Kungsträdgården och Rådhuset under veckorna 1125-1141 för bygget av Citybanan vid station T-Centralen. Under denna period är behovet av pendeltågstrafik mot Sundbyberg och västerut extra stort. SL kan inte acceptera någon reduktion av trafiken på Mälmarbanan under denna period. Vi ser mycket stora svårigheter</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p>att kombinera detta arbete med arbetena i Solnatunnelarna, SPB 36, 37, 38, 40 och 41. Påverkan från detta arbete kommer att bli mycket stor på pendeltågstrafiken. Om detta arbete läggs utanför sommartidtabellen kommer det att leda till en enorm trängsel på tågen om några tåg behöver dras in. SL/Stockholmsståg kan inte se att det är möjligt att genomföra detta arbete med dessa oöverskådliga, men troligen enorma, konsekvenser det kommer att få för trafiken, särskilt som påverkan från arbetet är så lång som tre månader. Påverkan på pendeltågstrafiken till/från Märsta är svår att få grepp över, men en avstängning av N1 kommer att ge allvarliga problem även på Ostkustbanan. SL/Stockholmsståg kan inte se att det är möjligt att genomföra detta arbete under 2011 om inte konsekvenserna för trafiken minskas radikalt.</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> OK</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Här måste vald metod verkligen ifrågasättas. Enkelspårsdrift under denna långa period är omöjligt. Frekventa möten förekommer på sträckan. En tänkbar period kanske kan finnas w 1128-1132 om en alternativ väg skapas för SJ-tågen via D-spår och genom Tm bangård till Huv för att lätta upp kring SWB-viadukten. Det skulle ge en utpekad tågväg genom Tm med minst sth 40 km/h, säkrad på lämpligt sätt. Alternativt kanskearbeten i två treveckorsperioder två somrar i rad (med ovan nämnda alternativväg) är att föredra.</p>
44 45411	SL-tvårbana bro över Sundbyberg
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till PSB 32.</i></p> <p><b><u>TGOJ:</u></b> Detta jobb måste avslutas kl 04:30 på måndag morgon vecka 1145, så att måndagstågen till Söd kan gå rätt väg.</p> <p><b><u>SL:</u></b> se PSB 32</p> <p><b><u>Green Cargo:</u></b> Samordnas med PSB 32.</p> <p><b><u>SJAB:</u></b> Ej PSB pga att tdt-anpassning inte kan göras i ansökan. Samordnas med PSB 32, dock ej allhelgonahelgen.</p>
45 37372	Stockholm södra, Citybanan, sprängning Sst
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverket klassar om detta PSB till "Övrigt banarbete", hänsyn</i></p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p><i>tas till inkomna synpunkter.</i></p> <p><b>SL:</b> Påverkan av sprängningsarbetena blir att två tåg i varje riktning mellan Stockholm C och Älvsjö kommer att ställas in (vid kvartstrafik). Vi föreslår en trafikering enligt nedanstående tidtabell som visar exemplet med avstängning mellan 10.52-11.02. (se separat dokument). Vi förslår dock en justering för sprängningstiderna för PSB 46 Årstaberger-Älvsjö. Dessa tider behöver tidigareläggas en minut till 10.51-11.01 och motsvarande för det övriga sprängningstillfällena.</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK men bör ej vara PSB eftersom inga anpassningar görs i beställningen.</p>
46  56799	Årstaberger-Älvsjö, Citybanan, sprängning nytt spår U1
	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Banverket klassar om detta PSB till "Övrigt banarbete", hänsyn tas till inkomna synpunkter.</i></p> <p><b>SL:</b> se PSB 45</p> <p><b>Green Cargo:</b> OK men bör ej vara PSB eftersom inga anpassningar görs i beställningen.</p>

Övriga synpunkter	
TGOJ	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>BV 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 omlidningsmöjligheterna är stängda. Efter JF:s synpunkter har BV 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. BV intention är att antalet ligger på en rimlig nivå med avseende på anpassning av trafiken.</i></p> <p><i>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</i></p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p>Om man tar tex vecka 1125 så ska Kopparendeln passera 4 st PSB objekt M-F och 5 st på helgen den veckan, och då frågar jag mig hur ska man kunna anpassa dessa jobb i en tidtabellsansökan och hur kommer en sådan tidtabell att se ut. Det som är märkligt i PSB-förslaget är att det ligger PSB objekt även på tänkta omledningssträckor och då vet inte jag hur man ska få till trafiken. Ett exempel på detta är när det är avstängt mellan Hässleholm och Åstorp vecka 1126-1135 och då är det även PSB jobb mellan Hm-Arlöv på natten med enkelspårs drift.</p>
Cargonet	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <hr/> <p>Synpunkter om PSB (bilag 3.2) CargoNet føler at antallet PSB nå er så høyt at dette blir vanskelig å håndtere. Ettersom alle disse PSB skal tilpasses med alternative ruter (omledningsruter) blir det mye arbeid på kort tid for oss. Vi mener at PSB som presenteres må være 100 % ferdige og korrekte.</p> <p>PSB som ikke er ferdige bør presenteres som "uferdige" PSB slik at tilpasning av togruter her kan skje senere. Disse kan for eksempel kalles XPSB for å vise at disse ikke trenger togtilpasninger</p>
Green Cargo	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <hr/> <p>Antalet PSB är 46 st 2011. Det är mer än vad järnvägsföretagen och BV-Trafik klarar av att hantera i tidtabellsprocessen. Antalet bör reduceras till maximalt ett tjugotal större arbeten som är lämpliga att anpassa i tågplan. Dessutom bör långa enstaka trafikavbrott som exempelvis 80 och 40 timmarsstopp på OKB (PSB 1) hanteras i efterhand och endast nämnas upplysningsvis i bil. 3.2 tillsammans med objektet i övrigt.</p> <p>Vissa PSB går inte att ta höjd för i järnvägsföretagens ansökan om kapacitet. Även detta antal har ökat jämfört med JNB 2009 (trots löften om motsatsen från BV). Några exempel: Hur ska ansökan anpassas till ett PSB där angiven tid är "ramtid", där både "tidigare och senare start och sluttid kan förekomma" och där "särskilda planeringsmöten krävs" (PSB 6)? Hur ska ansökan anpassas till enkelspårsdrift när banan trafikeras av flera olika järnvägsföretag (PSB 5, 6, 12, 16 och 43)? Hur ska JF ansökan om tåglägen se ut när "avstängning av båda spåren krävs vid några tillfällen" (PSB 5)?</p> <p>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 BV-Trafiks tidtabellskonstruktörer kunde hantera dem under ordinarie tidtabellsprocess. Alla</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p>konsekvenser av ett PSB måste redovisas senast i förslaget. Övriga banarbeten skulle sedan i möjligaste mån samordnas med de i förväg utvalda.</p> <p>Tanken var däremot inte att BV skulle utnyttja systemet för att trycka ut så mycket som möjligt som PSB i stället för att lämna in ansökan vid ordinarie tillfälle för ansökan om kapacitet.</p> <p>BV måste hejda utvecklingen mot allt fler (och allt fler oklart beskrivna) PSB som vi nu ser. I annat fall hamnar järnvägsföretagen och BV-Trafik i en situation där PSB inte går att hantera i ordinarie tidtabellsprocess. Med det följer att ett arbete inte nödvändigtvis behöver vara ett PSB bara för att det uppfyller kriterierna för ett PSB i JNB.</p> <p>Klarar BV inte detta måste kriterierna för ett PSB ses över i JNB.</p>
<p>SJAB  (Kap 4.2.1.1)</p>	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <p>Som SJ många gånger tidigare påpekat kan inte anpassning av ansökan ske till planerade större banarbeten (PSB) när PSB samtidigt innebär en begränsad linjekapacitet, tex enkelspårdrift på dubbelspårssträcka. Eftersom det vid ansökningstillfället inte är känt för SJ vilken övrig trafik som kommer att trafikera en sådan sträcka, har SJ ingen möjlighet att vid den tid tidpunkten göra en anpassning sig till ett sådant större banarbete.</p>
<p>SL  (Kap 4.2.1.1)</p>	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <p>Många av det planerade större banarbeten (PSB) i Stockholmsområdet innefattar inte totalavstängningar utan oftast bara kapacitetsreduceringar. Det är svårt för SL/Stockholmståg och även andra operatörer att anpassa ansökningarna till detta, då konsekvenserna för trafiken inte är fullt kända och då det är oklart hur mycket trafik andra operatörer vill köra. Banverket måste räkna med operatörerna i dessa fall lämnar in ansökningar som motsvarar full trafik, men att det i senare fastställelseprocessen arbetas fram vilka tåg som kan köras.</p>
<p>Branschföreningen  (Kap 4.2.1.1)</p>	<p><i>BV Kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <p>I enlighet med medlemsföretagens tidigare framförda synpunkter på möjligheterna att anpassa ansökningar till planerade större arbeten bör texten i stycke 1 ändras till "Ansökningar om kapacitet ska om möjligt anpassas till de PSB som listats i</p>

Datum  
2009-12-08

Diarienummer  
F09-3438/TR00

	<p>järnvägsnätsbeskrivningen”. Banverket måste då också slopa kravet på anpassning till PSB i avdelning 6.2 Giltiga tåglägen.</p>
<p>DB Schenker Rail  (Kap 4.2.1.1)</p>	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <p>Vi vil gerne påpege at det ikke altid er muligt at ansøge kapacitet efter de PSB, der er planlagt, idet det ikke er alle PSB, der er lige klart beskrevet. DB Schenker Rail Scandinavia vil selvfølgelig i samtidig at det er Banverkets opgave at tilbyde os tåglägen, der passer så godt som muligt på vores ansøgninger om kapacitet, og også at tilbyde os omladte tåglägen, hvis vi ansøger på tidspunkter, hvor der er PSB eller andre typer af sporarbejder.</p> <p>Vi vil derfor foreslå, at formuleringen i kapitel 4.2.1.1 ændres til, at operatörerna i så hög grad som muligt skal söka att tilpasse deras ansøgningar efter de beskrevne PSB.</p>
<p>Veolia</p>	<p><i>BV kommentar:</i></p> <p><i>Se svar till TGOJ</i></p> <p>Angående banarbetsplanering PSB, planerade större banarbeten. Veolia anser att BV bör göra en rums- och tidsmässig värdering över framlagda föreslagna banarbetsstråk så att möjlighet till omladningar finns (där så är möjligt). Allt för ofta presenteras banarbetsförslag som låser möjliga omladningssträckor.</p>