

Datum 211013 Ärende Svar på Høring gällande Network Statement 2023

Vår referens  
Carl Strandberg  
+46 70-762 4657

Mottagare  
Bane NOR SF  
Postboks 4350  
2308 Hamar

## Svar på Høring gällande Network Statement 2023

Green Cargo AB har tagit del av Høring – Network Statement 2023.

### Generellt

Det är positivt att Bane NOR nu i höringsbrevet sammanställt inom vilka kapitel som förslag på ändringar kommer att ske, i kommande Network Statement.

Vidare anser vi att Network Statement bör vara en del av AST, detta för att förstå vikten av Network Statement. I dagsläget ses det som en informationsskrift, det innehåller dock mycket som vi järnvägsföretag ska förhålla oss till. Genom att koppla ihop AST och Network Statement, kan även många delar i AST flyttas över till Network Statement, då det ändå gäller alla järnvägsföretag.

### 5.8.1

Likt tidigare år önskar Green Cargo AB att presentationen av kommande års avgifter sker i samband med att Network Statement fastställs, det vill säga ett år innan start av trafiken, detta för att öka förutsägbarheten i kommande avgifter. I nuläget fastställs avgifterna i kvartal 3 i innevarande år, något vi anser är för sent. Ett fastställt utpekade datum, utpekade plats på hemsidan samt kommunikation till berörda, när de nya avgifterna presenteras, vore önskvärt. Vidare anser vi att en hänvisning till SSB, för att hitta kommande års prisindex-justering i procent, inte är tydligt nog.

### 6.3.1.1

I stycke 6.3.1.1 samt 6.3.3.2 beskrivs ett gemensamt utarbetande av aksjonskort. Green Cargo AB har inte blivit inbjudna till dessa forum, något vi önskar.

Vid större störningar har vi som förslag och krav att Bane NOR ska sätta samman en grupp som vid varje tillfälle samlar ihop ansvariga och berörda avdelningar samt järnvägsföretag och där pratar ihop sig över bransch-gränserna, för att lösa en uppkommen händelse. Det kan till exempel vara frågor om hur trafiken i någon mån kan fortsätta gå, trots en händelse, detta istället för att t ex stänga av en hel bana. En avstängning får förödande konsekvenser för oss järnvägsföretag vid varje tillfälle i och med att våra kunder i dessa situationer får försenat gods. Finns ett forum förberett, sparar alla berörda tid i att inte behöva få tag på rätt person/avdelning som behövs för att lösa ett problem.

### 7.3.5

Vedlegg 7.3.5 presenterar stationerna med spår för uppställning (hensetting), på ett mycket bra och tydligt sätt. Det ger en bra bild på vilka spår som finns. Det vi saknar är en lista/system på hur man ska kunna se vilka spår som är lediga för uppställning samt upptagna.

Avgift för hensetting införs nu direkt och det med höga avgifter. Green Cargo AB föreslår att en introduktion med krav på kapacitetsansökan för hensetting utan avgift införs först. Efter en period med ett "torr-sim" kan sedan avgift läggas på.

Green Cargo AB uppfattar att ansökan om hensetting innebär att man söker uppställning av vagnarna som man önskar ställa upp, inte att man söker uppställning av själva spåret. Ett klargörande behövs här. Klargörande behövs även av hur avgift för hensettings-spår skall tas ut, är det på faktiskt uppställda vagnar över 48 timmar, eller ansökt kapacitet för hensetting? Som bekant krävs hensetting på både kort och lång sikt beroende på dess karaktär. Intermodal trafik, speciellt vid en ansträngd kapacitet, kräver snabb lossning och utväxling, till lastning skall göras. Är tanken att operatörerna skall söka för behovet av korttidsuppställning och hur undantas den uppställningen i förhållande på uppställning över 48 timmar?

Utbudet av verkstadskapacitet för reparation av vagnar är för liten i Norge, framförallt i området kring Oslo. Spåren vid verkstäder har även för liten kapacitet. I och med det så blir under vissa tider behovet av uppställning av så kallade rep-vagnar väsentligt. Skall operatörerna ansöka om en kapacitet som i förväg är okänd eller faktureras efter uppställning av vagnar över 48 timmar för verkstadsvagnar där operatören inte styr över hur snabbt vagnarna kommer in till reparation, så riskerar det påverka konkurrensneutraliteten. Beroende på val/tilldelning av verkstad, påverkas också behovet av hensetting för rep-vagnar. Det järnvägsföretag som får verkstad tilldelad, som i sin tur har en egen ankomstbangård, slipper då betala hensetting för rep-vagnar. Hur ska Bane NOR förhålla sig till detta och kunna garantera en konkurrensneutral situation för alla berörda parter?

Carl Strandberg  
Planering Infrastruktur  
Green Cargo AB