

Ärendenummer
TRV 2023/35471

Dokumentdatum
2024-03-22

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Mottagare
trafikverket.se

Kopia till
Diariet

Redovisning av samrådssvar, avvikelsemeddelande 1 Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet om avvikelsemeddelande 1 Järnvägsnätsbeskrivning 2025.

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

HECTOR RAIL AB

Hector Rail har inga synpunkter på förändringarna i avvikelsemeddelande 1 för JNB 2025.

SKOGSINDUSTRIERNA

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna inspel till samrådet som syftar till att ändra i Järnvägsnätsbeskrivning 2024 och 2025. Det är i Järnvägsnätsbeskrivningen som Trafikverket bl. a. anger förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller.

[Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter](#) tvingar Trafikverket att ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg resp persontåg betalar. Skogsindustrin ser att planerade höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg, vilket är direkt transportineffektivt och motverkar Sveriges möjligheter att nå ESR-målen.

Därför anser skogsindustrin att:

- De planerade höjningarna av banavgifterna för godstågstrafiken bör omprövas
- Tåglägesavgift och passageavgift baserat på kapacitetsanvändning bör återinföras
- Principerna för vad som anses slita mest på infrastrukturen behöver ses
- Sveriges Järnvägsmarknadslag behöver ses över alternativt att Trafikverkets tolkning av järnvägsmarknadslagen ges företräde före Transportstyrelsens tolkning
- Grundlig samhällsekonomisk analys av de planerade höjningarna av banavgifter för godstågen bör göras
- Spåravgift och tåglägesavgift bör ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten
- Differentieringen för uppställningar bör ifrågasättas.
- Miljökompensationssystemet bör förlängas

Konsekvenser av föreslagna banavgifter

Det är rimligt att gods och persontåg skall betala 2,5 miljarder kronor i banavgifter årligen och det är också rimligt att banavgifterna höjs då underhållskostnaderna också höjs. Dock gynnar förslaget lättare tåg snarare än tunga och Trafikverket skriver själva i [Effekter av förändrade banavgifter](#): ”Efterfrågan på godstransporter minskar som följd av högre avgifter på kort sikt med 3 procent”. Varuägarna är rädda att minskningen är ännu större.

- *Dyrare att transportera gods på tåg. Mindre gods kommer flyttas över till tåg.* Olyckligt då tåg är det mest energieffektiva transportslaget för tungt gods som trä och järn. Motverkar både EU's och regeringens ambitioner att flytta över mer gods till järnväg.
- *Trängre på spåren dagtid:* Det är olyckligt att passageavgifterna och differentierade spåravgifter baserat på geografiskt läge och tidpunkt på dygnet tas bort, då det innebär att tunga godstransporters incitament att köra på natten försvinner, vilket riskerar ökad trängsel på spåret.

Skogsindustrins yttrande

De planerade höjningarna av banavgifterna för godstågstrafiken bör omprövas

Trafikverket bör se över möjlighet att återinföra tåglägesavgift och passageavgift baserad på kapacitetsanvändning så att den styr mot en transporteffektiv kapacitetsanvändning.

Principerna för vad som anses slita mest på infrastrukturen behöver ses över för att tydliggöra om det är de många snabba tåg eller tunga långsamma tågen som sliter mest. Detta bör göras genom att uppdatera VTI's [Marginalkostnader för reinvesteringar i järnvägsanläggningar. En delrapport inom SAMKOST 3, CTS Working Paper 2018:22](#). Det är flera faktorer utöver axellaster som spelar in i slitaget och kostnaden för underhåll, som t. ex. tågets hastighet, de ingående fordonen i tåget och dess vagnegenskaper. Detta bör vägas in i spåravgiftens tariffer.

Sveriges Järnvägsmarknadslag behöver ses över alternativt att Trafikverkets tolkning av järnvägsmarknadslagen ges företräde före Transportstyrelsens tolkning. Trafikverket konstaterar att den svenska Järnvägsmarknadslagen (2022:365) anger att extra avgifter får tas ut för att uppnå ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av överbelastad infrastruktur (8 kap., 4§). EU:s direktiv 2012/34 öppnar också för denna möjlighet (artikel 31:4). Transportstyrelsen menar dock att banavgifter ska baseras på slitage och inte baseras på marginalkostnaden för kapaciteten som utnyttjas.

Skogsindustrierna menar att Trafikverkets tolkning bör ges företräde, eller att ändring bör ske i Järnvägsmarknadslag (2022:365) 8 kap genom att antingen addera en §9 eller ändra i §4. Syftet bör vara att möjliggöra att effektivisera kapacitetsutnyttjandet genom att använda banavgifterna för att jämnar ut kapacitetsefterfrågan, alltså att låta tåglägen vara dyrare på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist, och tvärtom. Det skulle till exempel öka operatörernas incitament att köra ett längre tåg hellre än två kortare, vilket skulle öka den faktiska.

Trafikverket bör göra en grundlig samhällsekonomisk analys av de planerade höjningarna av banavgifter för godstågen. Enligt Trafikverket förväntas höjningen av banavgifterna leda till en minskning av godstrafikvolymen med 3,1%. För att bättre förstå konsekvenserna av dessa förändringar på samhället som helhet behöver dess påverkan på näringslivets konkurrenskraft i olika delar av landet analyseras, samt även påverkan på klimat och miljö.

Spåravgift och tåglägesavgift bör ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten till omledning, utan i stället baseras på planerad färdväg.

Passageavgifter syftade till att sätta ett pris på kapacitetsbehov för områden vid tider där kapaciteten var knapp. Motsvarande pris finns för uppställning genom de olika zon-indelningarna med skillnaden att den prissättningen kvarstår. Olyckligt att Trafikverket väljer att ta bort incitamentet för kapacitetsbeställningar, men när Trafikverket nu gör det så bör även differentieringen för uppställningar ifrågasättas.

Miljökompensationssystemet bör förlängas. EUs SERA-direktiv pekar på att miljökompensation ett medel som medlemsländer kan använda som styrmedel utan att det ska anses vara statsstöd. En sådan miljökompensation måste enligt SERA-direktivet vara tidsbegränsad och godkännas av EU. Trafikverket bör därför skicka signaler till politiken att miljökompensationssystemet bör förlängas, samt att den ska förlängas på så sätt att den kommer transportköpare till gagn. Detta då banavgifterna faktureras separat av operatörerna till varuägarna, dvs betalar godsets värde och betalas av varuägaren i form av minskad konkurrenskraft eller av slutkunden i form av ökad inflation. Miljökompensationen som går till tågoperatörerna 2023 och 2024 för de höjda banavgifterna stannar

till största delen hos operatörerna, bara mindre del till varuägarna/slutkunderna. Skogsindustrierna vill även peka på att miljökompensation är ett trubbigt verktyg då det är kortsiktigt och osäkert och därmed saknar förmåga att verka som styrmedel och bör endast användas i nödfall, som i det fall att de planerade höjningarna av banavgifterna inte kan omprövas.

Bakgrund: Passagerartågen blir fler och godstågen färre

Utveckling antalet tåg: 2000 var 1 tåg av 3 godståg – nu är det bara 1 av 5 tåg som är godståg

Utveckling tågstorlekar:

- Godstågen har sedan 2007 blivit ca +20 % större (nettoton/tåg)
- Persontågen har under samma tid blivit -10 % mindre (personer/tåg)

Infra och UH-insatser

- Godstågen kör 100 km/h, passagerartågen kör 200-250 km/h
- Finns olika skolor om vad som sliter mest på järnvägen; lätta snabba tåg, tvåvåningståg eller tunga långsamma tåg.
- De underhållsinsatser som görs idag av TRV görs för att möjliggöra snabba persontåg, vilket alltså driver UH-kostnaderna. Det är (tyvärr) inte de tunga godstransporterna som driver underhållsinsatser – vilket vi hade önskat se i form av att TRV satsade pengar på att möjliggöra längre, tyngre och snabbare godståg. I ett sådant läge hade det varit mer rimligt att låta godstransporterna stå för en högre andel av spåravgifterna.

Svensk skogsindustri

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria transporter år 2040. Järnvägstransporter är en förutsättning för att nå detta då energieffektiva transporter är avgörande för att klara omställningen till fossilfria transporter eftersom tillgången till fossilfritt bränsle kommer vara både begränsat och dyrt. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen blir det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar transporteffektivitet.

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystem för att begränsa avståndsnackdelarna. Skogsindustrin ser därför med oro på de höjda banavgifterna för tunga godståg.

De två viktigaste faktorerna som styr valet av trafikslag när Skogsindustrin planerar transporter är Skogsindustriföretagets totala kostnad för transport, samt tillförligheten på transporten. När tillförligheten brister stiger kostnaden för företaget. Skogsindustrin ser inte att de höjda banavgifterna för tunga godståg kommer innebära att järnvägen kommer få högre tillförlitlighet.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald

Trafikverkets kommentar:

Inkommen synpunkt kan inte anses vara en samrådssynpunkt om avvikelsemeddelande 7 för JNB 2024. Synpunkter av denna karaktär kan lämnas i samband med samråd för järnvägsnätsbeskrivning 2026.

Bilaga 2A Möteslängder och plattformar och 7A Tillgänglig infrastruktur för uppställning**SJ KRÖSA**

Det är felaktigheter i samrådsunderlaget för avvikelsemeddelande 7 för JNB 2024 och avvikelsemeddelande 1 för JNB 2025, gällande driftplats Värnamo.

Vi från SJ Krösa har deltagit i möten under ombyggnaden i Värnamo så därför har vi bra koll på hur anläggningen kommer bli.

Efter ombyggnaden har spårn fått nya nummer och även skiftat plats mellan A och B-läge. Ombyggnaden är klar med nya spårnummer i och med inkopplingen av nya ställverket. Öppnas hösten T24 (lördagen 19 oktober).

Nya uppgifter om plattformar; (Trafikala plattformslängder)

Spår 1: 130 m

Spår 3: 454 m

Spår 4: 454 m, dessa är mellanhöga och har skyddszon och ledstråk, samt tak.

Spår 4 har ingen plattform. Däremot spår 2 och 3. A-läge mot Borås och B-läge mot Alvesta. Här hade det varit önskvärt även med en angivelse i meter på plattformslängd för resp A och B-läge.

Spår 2 kan inte utnyttjas hela sin längd A+B då det är en plattformsövergång mot stationen. Dvs spår 2 måste delas i 2A och 2B.

Efter ställverksbyte i Värnamo, blir det nya uppgifter om uppställningsspår.

Spår 6: 340 m

Spår 7: 244 m

Spår 8: 244 m

Ärendenummer
TRV 2023/35471**Dokumentdatum**
2024-03-22**Beslutat av**
Anna Ericsson, cTR

Spår 13: 103 m
Spår 17: 168 m
Spår 18: 192 m
Spår 19: 366 m

Spår 13 är längre än 103 m, då vi begärde förlängning för att få plats med två Y32 (56 m) som då blir 112 m.

Jag tror spårlängden är 120 m. Spåret har dessutom numera kontaktledning.

Efter ställverksbyte i Värnamo, blir det nya tåg och lokvärmeanläggningar (dessa läggs till).

Spår 7: Lokvärmetransformator för ellok 230V: 172+110

Spår 7: Lokvärmetransformator för ellok 230V: 172+072

Spår 8: Ellokvärmepost 230V 16,7Hz: 172+112

Spår 13: Lokvärmetransformator för ellok 230V: 171+778

Spår 13: Lokvärmetransformator för ellok 230V: 172+826

Det kommer inte att finnas några 1000 V tågvärmeposter i Värnamo.

Däremot poster för motorvagnar 400 V 32 A vid spår 13 (2 poster med 2 uttag per post) och mellan spår 1 och 2B (1 post med 2 uttag) samt mellan spår 6 och 7 (2 poster med 2 uttag per post).

Möjligt att det finns elloksposter 230 V 16 Hz också, vilket jag inte har koll på. Det borde ju även finnas lokvärmeposter för både diesellok (3 fas 400 V 63 A).

Var dessa dieselloks- och elloksposter kommer finnas vet jag inte.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna om uppställningsspår, plattformar och värmeposter i Värnamo är de uppgifter som projektet har lämnat in. Då projektet fortfarande är i ett tidigt skede kan smärre förändringar ske under byggtiden. Uppgifter till bilagorna hämtas ur BIS och där redovisas plattformar i hela sin längd. Detaljerade uppgifter om A- och B-ände framgår tyvärr inte.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

SJ AB

I tidigare JNB har Värnamo spår 3 och 4 en uppdelning i en a)- och en b)-ände med mellanliggande huvudsignaler. I samrådsunderlaget anges hela plattformslängden utan uppdelning. Vi önskar ett förtydligande om Trafikverket avser att bygga bort möjligheten att ta in två (eller fler) tåg vid samma plattformsspår?

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna om nya plattformslängder i Värnamo avser längden på plattformarna i sin helhet. När projektet är klart kommer plattformarna att delas in i A- och B-ände. Dessa längder är ännu inte färdigprojekterade.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

Avsnitt 2.6.1 Etapp 1, Partille–Göteborgs central, vecka 1–23

SJ AB

Figur 4. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 1, trafikeringsdag söndag. SJ synpunkt: två kanaler timme 19 i norrgående riktning behövs söndagar, en kanal för ett fjärrtåg och en för nattåget (likt nattåget övriga dagar har lämpliga fjärrkanaler att förläggas till).

Trafikverkets kommentar:

Figur 4: För att möjliggöra framkomlighet för den långväga nattågstrafiken har efter remiss ytterligare en fjärrtågskanal införts istället för en godstågskanal timme 19 under etapp 1 samt timme 18 under etapp 2.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

Avsnitt 2.6.2 Etapp 2, Sävedalen–Lerum, vecka 29–50

SJ AB

Figur 9. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 2, trafikeringsdag söndag. SJ synpunkt: två kanaler timme 18 i norrgående riktning behövs söndagar, en kanal för ett fjärrtåg och en för nattåget (likt nattåget övriga dagar har lämpliga fjärrkanaler att förläggas till).

Trafikverkets kommentar:

Figur 9: För att möjliggöra framkomlighet för den långväga nattågstrafiken har efter remiss ytterligare en fjärrtågskanal införts istället för en godstågskanal timme 19 under etapp 1 samt timme 18 under etapp 2.

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/114526, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-03-22, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Beslutat av Anna Ericsson, cTR Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.