

Diariet
Green Cargo AB
Hector Rail AB
Region Sörmland
SJ AB
Svensk kollektivtrafik
Tåg företagen

Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemedelande 7, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemedelande 7, Järnvägsnätsbeskrivning 2023.

e.u.



Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

Avvikelsemeddelande 7, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

REGION SÖRMLAND

Remissvar - Samråd om avvikelsemeddelande 7 för Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Ert diarienummer: TRV 2021/45276

Region Sörmland avstår från att yttra sig över rubricerad remiss.

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.2 Järnvägsnätets omfattning

AVSNITT 2.2.1 GRÄNSER

SJ AB

Inga synpunkter.

Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

SJ AB

SJs synpunkt:

Mölnåls nedre: Behovet av det tredje plattformsspåret finns oavsett när på året det är avstängt och tågvändningar ska ske

Trafikverkets kommentar

Den temporära plattformen i Mölndals nedre är i första hand till för att minimera de trafikala konsekvenserna under projekt Västlänkens planerade sommaravstängningar under åren 2023-2025. Vi tar till oss önskemålet om att göra den permanent och för det vidare till projektet Västlänken.

Bilaga 2 B Banstandard

SJ AB

Inga synpunkter.

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

SJ AB

Avsnittets första stycke kompletteras enligt nedan:

Spåravgift, tåglägesavgift och eventuell passageavgift erläggs för faktisk nyttjad färdväg vid aktuell tidpunkt.

SJs synpunkt:

Vi förstår att det blir systemmässigt komplext att hålla reda på en planerad färdväg som ska generera avgifter och en annan faktisk färdväg. Vi tror också att det är viktigt att förenkla regelverk och system för att göra system- och processförändringar snabbare och billigare att genomföra. Vi tycker dock att detta inte kan ske på bekostnad av sedan tidigare förhandlade överenskommelser inom Affärsregler. Vi förslår därför att omleda tåg helt fritas från avgifter, vilket borde vara relativt enkelt att implementera systemmässigt.

Trafikverkets föreslagna text kan kompletteras med undantag för tåg som omleds p.g.a. att ursprungligt tilldelat tågläge inte är körbart, t.ex. p.g.a. banarbete som ej är reglerat i tågplanen, infrastrukturfel etc. Där sådana tåg helt fritas från avgifter. T.ex.:

”Spåravgift, tåglägesavgift och eventuell passageavgift erläggs för faktisk nyttjad färdväg vid aktuell tidpunkt. Undantag görs för tåg som omleds p.g.a. att ursprungligt tilldelat tågläge inte är körbart, t.ex. p.g.a. banarbete som ej är reglerat i tågplanen, infrastrukturfel etc. Där sådana tåg helt fritas från avgifter.”

Omledningen är ofta ett sämre alternativ för oss som järnvägsföretag och för våra kunder och bör därför inte innebära extra kostnader.



Vi önskar exempel som hjälper oss att förstå vad konsekvenserna i form av avgifter skulle kunna bli på ett helår. SJ AB förväntar sig att uppföljningen av avgifter kopplat till avvecklade tåg vid införandet av det nya avgiftssystemet är kvalitetssäkrat.

GREEN CARGO AB

Detta motsätter Green Cargo sig. Vi har under många år betalat banavgifter för den kortaste vägen, eller tilldelad väg, i de fall Trafikverket har orsakat själva omledningen. Detta var en effekt av förhandlingar inom Affärsregler för många år sedan. Att Trafikverket nu vill ändra detta pga begränsningar i MPK kan vi inte acceptera. I det fall Trafikverket inte kan åtgärda faktureringen så kräver Green Cargo att vi istället ersätts med ett motsvarande belopp som omledningar orsakade av Trafikverket historiskt har reducerat Green Cargo kostnader för banavgifter, detta kan ske som ett schablonbelopp. Vi önskar att Trafikverket redovisar vilka kostnader Green Cargo historiskt skulle ha drabbats av med den av er föreslagna modellen.

HECTOR RAIL AB

Hector Rail synpunkt: Förändringar av beslut som fattats i samråd mellan Trafikverket och branschen i forumet Affärsregler bör hanteras i samråd i just det forumet och inte gå till remiss i JNB före frågan är utredd klart. Hector Rail motsätter sig processen att Trafikverket fattar ett beslut som stammar från begränsningar i ny programvara.

Hector Rail anser att priset för den avtalade rutten avtalas före tågets avgång och är inte ändringsbar. Omledningar som ligger utanför järnvägsföretagens kontroll bör därför inte bekostas av järnvägsföretagen. Se avsnitt 8.4.2.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Förslaget: Trafikverkets kommentar: I och med införandet av MPK kommer även delar av avgiftssystemet att förenklas fr.o.m. 11 december 2022 (T23). Som följd av detta kommer passageavgift att tas ut vid faktisk passagetidpunkt oavsett tilldelad passagetid. Dessutom kommer spår-, tågläges- och passageavgifter att beräknas efter faktiskt nyttjad färdväg vid omledning, oavsett vilken färdväg som tidigare tilldelats.

Detta är inte en acceptabel lösning med en sådan "förenkling" för Trafikverket och skapande av osäkerheter för Trafikföretagen. Tågtrafik som beställts och beviljats en fastställd passagetid och färdväg utanför område och tid med passageavgift och som omleds en annan färdväg eller pga trafikstörningar ges en passagetidpunkt där passageavgifter råder kan inte påläggas passageavgift. Passagen beror ju inte på järnvägsföretaget utan på avgöranden inom Trafikverkets trafikledning samt tillgång till alternativa omledningsbanor.



Passageavgiften har tillkommit för att vara ett styrmedel och i och med detta förslag så tar Trafikverket helt bort den styrande anledningen till att ta ut avgiften. Det blir enbart en möjlighet att hitta intäkter för Trafikverket, vilket knappast kan vara i linje med avgiftsgrunderna för banavgifter. Förslaget innebär om det genomförs att förutom att Trafikverket bryter mot avtalet genom att inte erbjuda den tjänst parterna avtalat om (tågfärd mellan A och B vid avtalat klockslag) så föreslår Trafikverket att järnvägsföretagen ska få betala extra för att Trafikverket inte kan leverera eller att ett annat tågföretag har skapat störningar. I ett avtal där parterna varit jämbördiga parter hade ett tydligt SLA funnits och den part som brister i leveransen hade ersatt den andra parten ekonomiskt, eller åtminstone agerat skademinimerande.

Förslagen saknar dessutom både konsekvensbeskrivning för branschen samt en juridisk genomlysning.

Svensk Kollektivtrafik avstyrker därför föreslagna ändringar då de får negativa konsekvenser för järnvägsföretagen som inte uppväger de positiva effekterna samt skapar oförutsägbarhet och bristande transparens. Förslagen brister enligt vår bedömning även i att följa de övergripande beslutade samhällsmålen samt motiven till uttagande av passageavgifter.

TÅGFÖRETAGEN

Förslaget: Trafikverkets kommentar: I och med införandet av MPK kommer även delar av avgiftssystemet att förenklas fr.o.m. 11 december 2022 (T23). Som följd av detta kommer passageavgift att tas ut vid faktisk passagetidpunkt oavsett tilldelad passagetid. Dessutom kommer spår-, tågläges- och passageavgifter att beräknas efter faktiskt nyttjad färdväg vid omledning, oavsett vilken färdväg som tidigare tilldelats.

Detta är inte en acceptabel lösning med en sådan "förenkling" för Trafikverket. Tågtrafik som beställts och beviljats en fastställd passagetid och färdväg utanför område och tid med passageavgift och som omleds en annan färdväg eller pga trafikstörningar ges en passagetidpunkt där passageavgifter råder kan inte påläggas passageavgift. Passagen beror ju inte på järnvägsföretaget utan på avgöranden inom Trafikverkets trafikledning samt tillgång till alternativa omledningsbanor.

Passageavgiften har tillkommit för att vara ett styrmedel och i och med detta förslag så tar Trafikverket helt bort den styrande anledningen till att ta ut avgiften. Det blir enbart en möjlighet att hitta intäkter för Trafikverket, vilket knappast kan vara i linje med avgiftsgrunderna för banavgifter. Förslaget innebär om det genomförs att förutom att Trafikverket bryter mot avtalet genom att inte erbjuda den tjänst parterna avtalat om (tågfärd mellan A och B vid avtalat klockslag) så föreslår Trafikverket att järnvägsföretagen ska få betala extra för att Trafikverket inte kan leverera eller att ett annat tågföretag har skapat störningar. I ett avtal där parterna varit jämbördiga parter hade ett tydligt SLA funnits och den part som brister i leveransen hade ersatt den andra parten ekonomiskt, eller åtminstone agerat skademinimerande.

Förslagen saknar dessutom både konsekvensbeskrivning för branschen samt en juridisk genomlysning.



Tåg företagen avstyrker därför föreslagna ändringar då de får negativa konsekvenser för järnvägsföretagen som inte uppväger de positiva effekterna samt skapar oförutsägbarhet och bristande transparens. Förslagen brister enligt vår bedömning även i att följa de övergripande beslutade samhällsmålen samt motiven till uttagande av passageavgifter.

Trafikverkets kommentar till SJ, Green Cargo, Hector Rail, Svensk Kollektivtrafik och Tåg företagen
Trafikverket har tagit del av och övervägt samrådssynpunkterna och har beslutat att göra ytterligare utredning innan ett beslut fattas i frågan.

Avsnitt 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

SJ AB

Inga synpunkter.

Avsnitt 5.8 Förändringar av avgifter

HECTOR RAIL AB

Hector Rail synpunkt: Förtydligande om förändrad spåravgift gäller för 2023 behövs. Om inga ändringar mot fastlagd avgift föreligger för 2023 behöver inte detta avsnitt vara med i JNB 2023. Detta kan då ses som allmän framtida information och istället kommuniceras i andra kanaler (Affärsforum, GD-VD möten etc).

Trafikverkets kommentar

Vi lägger till i ett inledande stycke:

”Avgifterna gäller som huvudregel under hela tågplanen och eventuella förändringar görs med minst tre månaders framförhållning. Nedan ges information om beslutade eller planerade ändringar som påverkar avgiftssättningen från JNB 2024 och framåt.”

Spåravgiften kommer att höjas med 10% i JNB 2024 och den kvarstående justeringen görs i JNB 2025.

SJ AB

Inga synpunkter.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Förslaget: Nya intäktsmål i den nationella planen för transportinfrastruktur Banavgifterna inom minimipaketet av tillträdestjänster ska generera årliga intäkter enligt gällande nationella plan för transportinfrastruktur. Regeringen fastställde i juni 2022 en ny nationell plan för perioden 2022–2033. Planen lägger fast att Trafikverket under tolvårsperioden ska generera 26,9 miljarder kronor (prisnivå 2021) med banavgifter och avgifter för tjänster. För att uppnå intäktsmålen planerar Trafikverket att under kommande år ta ut särskilda avgifter endast i den mån det behövs. Med nuvarande trafikprognoser räknar Trafikverket med att kunna sänka särskilda avgifter under kommande år.

Marginalkostnadsprissättning ska enligt Trafikverket justeras för godstrafiken för att uppnå intäktsmålet till T25 istället för T28. Trafikverket presenterar dock inte hur denna förändring ska ske om höjning ska ske kraftfullt årligen eller bara sista året och i vilken nivå höjningen ska ske med. Detta skapar onödig osäkerhet för branschen. Marginalkostnadsprissättning är i teorin en god ide, då alla aktiviteter som leder till externa effekter kan prissättas. Som vanligt går teori och praktik inte alltid hand i hand. Inte i detta fallet heller. Om landet Sverige ska uppnå sina klimat- och miljömål och få bilister att resa energi- och klimatsmart, få tillstånd en överflyttning av gods från väg till järnväg etc måste prissättningen vara rättvis, det kan inte vara enbart järnvägstrafiken som bär sina samhällsekonomiska kostnader. Trafikverket bör gå tillbaka till sin uppdragsgivare och ifrågasätta lämpligheten att höja dessa avgifter innan bil- och lastbilstrafiken kommit i kapp. Så länge som Trafikverkets har en underhållsskuld samt fleråriga nedsättningar av hastighet och axellast är det inte rimligt att avgifterna höjs årligen.

TÅGFÖRETAGEN

Förslaget: Nya intäktsmål i den nationella planen för transportinfrastruktur Banavgifterna inom minimipaketet av tillträdestjänster ska generera årliga intäkter enligt gällande nationella plan för transportinfrastruktur. Regeringen fastställde i juni 2022 en ny nationell plan för perioden 2022–2033. Planen lägger fast att Trafikverket under tolvårsperioden ska generera 26,9 miljarder kronor (prisnivå 2021) med banavgifter och avgifter för tjänster. För att uppnå intäktsmålen planerar Trafikverket att under kommande år ta ut särskilda avgifter endast i den mån det behövs. Med nuvarande trafikprognoser räknar Trafikverket med att kunna sänka särskilda avgifter under kommande år.

Marginalkostnadsprissättning ska enligt Trafikverket justeras för godstrafiken för att uppnå intäktsmålet till T25 istället för T28. Trafikverket presenterar dock inte hur denna förändring ska ske om höjning ska ske kraftfullt årligen eller bara sista året och i vilken nivå höjningen ska ske med. Om landet Sverige ska uppnå sina klimat- och miljömål och få bilister att resa energi- och klimatsmart, få tillstånd en överflyttning av gods från väg till järnväg etc måste prissättningen vara rättvis, det kan inte vara enbart järnvägstrafiken som bär sina samhällsekonomiska kostnader. Trafikverket bör gå tillbaka till sin uppdragsgivare och ifrågasätta lämpligheten att höja dessa avgifter innan bil- och lastbilstrafiken kommit i kapp. Så länge som Trafikverkets har en underhållsskuld samt fleråriga nedsättningar av hastighet och axellast är det inte rimligt att avgifterna höjs årligen.



Trafikverkets kommentar till Svensk Kollektivtrafik och Tågföretagen:

Vi lägger till ett inledande stycke:

”Avgifterna gäller som huvudregel under hela tågplanen och eventuella förändringar görs med minst tre månaders framförhållning. Nedan ges information om beslutade eller planerade ändringar som påverkar avgiftssättningen från JNB 2024 och framåt.”

Spårvavgiften kommer att höjas med 10% i JNB 2024 och den kvarstående justeringen görs i JNB 2025.

För att jämna ut skillnaderna i huruvida väg- resp. järnvägstrafiken bär sina samhällsekonomiska kostnader, betalar staten i dag miljökompensationen till järnvägsföretagen.

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

Avsnitt 7.1 Anläggningar för tjänster

SJ AB

Inga synpunkter.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur för uppställning

GREEN CARGO AB

Helsingborgs Central - Uppställningsspår 77g och 80g elektrifieras AC15-16.

Det går inte rangera på Helsingborgs Rangerbangård samtidigt som man har växlingsväg till från dessa två spår 77g och 80g (växlingsvägen korsar rakt över rangerspåret 19g till vallen). Växlingsvägar till/från uppställningsspår får absolut inte störa kapaciteten på rangerbangården mellan 04:00-09:00 och 14:30-19:30 när rangerbangården går på högvarv (100%).

Trafikverkets kommentar

Bilaga 7 A beskriver vilka spår som erbjuds för tjänsten uppställning samt dess egenskaper. Ändringen i avvikelsemeddelandet är att två befintliga spår elektrifieras. Hur spåren används vid olika tider på dygnet behandlas inte i bilaga 7A.



HECTOR RAIL AB

Ny version med nedanstående ändringar:

Hallsberg rbg 3.) Uppställning 2022-03-09 Spår 212 är inte längre uppställningsspår

Hector Rail synpunkt: Med denna ändring finns inte längre några långa uppställningsspår kvar i Hallsberg. För långväga trafik är det kommersiellt och operationellt viktigt att kunna ställa upp tåg på säker bangård under kontaktledning vid återkommande tillfällen. Delar av ansökan till T23 är baserad på att långt uppställningsspår i Hallsberg existerar, vilket det gör enligt Bilaga 7A till JNB 2023. Därför motsäger sig Hector Rail omklassificeringen av sp. 212 och önskar att Trafikverket omgående klassificerar spåret till Uppställningsspår igen.

Trafikverkets kommentar

I bilaga 7 A redovisar Trafikverket de spår som är rekommenderade för uppställning. Vid särskilda tillfällen kan andra spår för uppställning tilldelas, och Trafikverket avgör då lämpligheten.

Spår 212 ingår i utfartsgruppen på Hallsberg rbg och används operativt dels för tågbildning och dels för passerande tåg. Det går fortfarande bra att ansöka om kapacitet för uppställning och den beviljas i de fall då tågläget så medger.

Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 8.4.2 Avgift vid omledning

GREEN CARGO AB

Detta motsätter Green Cargo sig. Vi har under många år betalat banavgifter för den kortaste vägen, eller tilldelad väg, i de fall Trafikverket har orsakat själva omledningen. Detta var en effekt av förhandlingar inom Affärsregler för många år sedan. Att Trafikverket nu vill ändra detta pga begränsningar i MPK kan vi inte acceptera. I det fall Trafikverket inte kan åtgärda faktureringen så kräver Green Cargo att vi istället ersätts med ett motsvarande belopp som omledningar orsakade av Trafikverket historiskt har reducerat Green Cargo kostnader för banavgifter, detta kan ske som ett schablonbelopp. Vi önskar att Trafikverket redovisar vilka kostnader Green Cargo historiskt skulle ha drabbats av med den av er föreslagna modellen.

HECTOR RAIL AB

Hector Rail synpunkt: Avsnittet bör inte tas bort. Motivering se synpunkt för 5.3.5.

TÅGFÖRETAGEN

Se 5.3.5.

Trafikverkets kommentar till Green Cargo, Hector Rail och Tågföretagen

Trafikverket har tagit del av och övervägt samrådssynpunkterna och har beslutat att göra ytterligare utredning innan ett beslut fattas i frågan.