

Datum 221013 Ärende Svar på Høring gällande Network Statement 2024

Vår referens
Carl Strandberg
+46 70-762 4657

Mottagare
Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar

Svar på Høring gällande Network Statement 2024

Generellt

Tidigare år har det varit väldigt svårt att få återkoppling från Bane NOR på de inspel vi skickat in vid höringar samt även se övriga järnvägsföretags höringssvar. Denna process behöver förbättras, samt förtydligas. Till exempel bör alla få företagsspecifika svar från Bane NOR samt att dessa sedan läggs ut på NWS sidan, minst en notis om att höringssvar finns att tillgå i alla fall.

Sporavgiften

Positivt att Bane NOR differentierar grunnprisen på olika marknads-segment istället för att se hela marknaden som en. Vi ser det som positivt att sporavgiften ändras till att baseras på tåtkilometer istället för på bruttotonkilometer, för att gynna godstrafiken.

Förslag

Gällande differentiering av sporavgifter, så har Green Cargo förslag på en nyttjandegradsavgift för järnvägsföretag som inte utnyttjar tilldelad kapacitet fullt ut. Om ett järnvägsföretag t ex fått ett specifikt tågläge som möjliggör lång tåglängd och som det bara finns ett fåtal av, vilket då är ett eftertraktat tågläge, och järnvägsföretaget i fråga inte nyttjar tågläget fullt ut, så borde Bane NOR kunna ta ut avgift på det järnvägsföretaget, alternativt dra tillbaka tågläget, så att annan part kanske kan nyttja tågläget istället. Det måste ju kosta precis som det gör när man inte nyttjar tågläget alls.

Reservationsavgiften och ömsesidighet

Reservationsavgiften har ingen ändring i NWS 2024, en ändring sker nu i R-23. Dock, från att ha gällt från dag 59 innan tågets avgångsdatum till direkt inför tågets avgångsdatum i 3 olika nivåer, kommer reservationsavgiften nu gälla från det datum man tilldelats ett tågläge. Detta kommer att hämma möjligheten att utveckla godstrafiken och minska flexibiliteten på marknaden för godstrafik då ett dagligt tågläge nu kommer få en betydande kostnad om man ska boka av det för en lång period. Det hämmar möjligheten att presentera tåglägen som kunderna kan åka i vid uppstart av nya linjer, tid på dygnet osv. För järnvägsföretag ökar risken att våga satsa på t ex en ny linje. Kunderna bestämmer sig ofta när man ser att tåglägen finns och det tar tid att få förtroende hos kunderna för en ny linje.

För att kunna erbjuda kunderna olika lösningar/upplägg måste man som järnvägsföretag ha lagt upp sitt utbud lång tid i förväg och då vara beredd på att behöva betala stora summor i reservationsavgifter, om inte kunderna väljer att boka in sig i tågen. Då man nu med

reservationsavgiften kräver att man ska betala från den dag man tilldelats tågläget, hämmas utvecklingen av trafiken då fler ”risker” införs av Bane NOR.

Vi ser gärna att även denna avgift differentieras mellan olika segment för att möjliggöra att mer gods kan läggas på järnvägen. Denna avgift hämmar helt enkelt att få ”mer gods på banen” som Bane NOR önskar få till.

Green Cargo ser även att reservationsavgiften måste gälla Bane NOR kopplat till banarbeten/brudd, detta för att skapa ökad ömsesidighet.

Generellt ser vi att det finns väldigt många krav och regler som gäller järnvägsföretagen, dock är så inte fallet för Bane NOR ofta går fria i vissa situationer.

Kapacitetsfördelning

Green Cargo ser positivt på den nya värderingsmodellen som skall säkra en mer korrekt fördelning över vilket/vilka tåg som bör prioriteras vid tåglägeskonflikter.

Carl Strandberg
Planering Infrastruktur
Green Cargo AB