

Ärendenummer
TRV 2024/127651

Dokumentdatum
2026-01-15

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Mottagare
trafikverket.se

Kopia till
Diariet

Samrådsunderlag avvikelsemeddelande 1 Järnvägsnätsbeskrivning 2027

Trafikverket avser att förändra innehållet i Järnvägsnätsbeskrivning 2026 och inbjuder till samråd om föreslagna ändringar i detta avvikelsemeddelande.

Samrådstiden pågår till och med 5 februari 2026 då eventuella samrådssvar ska vara lämnade via e-post till jnb@trafikverket.se.

Beslut meddelas på Trafikverkets webbplats [Järnvägsnätsbeskrivning 2027](#) under dagen den 12 februari.

e.u.

Ulrica Sörman

Chef Tjänsteledning

Trafik

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.2.1 Gränser

Andra punktsatsen har ny lydelse enligt nedan.

- Haparanda södra, km 86+014: Finland, förvaltare
Trafikledsverket/Väylävirasto

Avsnitt 2.3.2 Spårvidd

Avsnittets andra mening tas bort.

Avsnitt 2.4.1.4 Sträckor med särskilda förutsättningar

Första raden i tabell 2.2 Bana eller sträcka där beslut om upphört underhåll har fattats, har ny lydelse enligt nedan.

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Sträcka med upphört underhåll
136 (Morjärv)–Karungi–(Haparanda södra)	(Morjärv)–Karungi–(Haparanda södra)

Trafikverkets kommentar:

Driftplatsen Haparanda byggs om för att möjliggöra trafik från Finland. Detta innebär att finska Trafikledsverket blir infrastrukturförvaltare för vissa spår på den svenska sidan av gränsen. Driftplatsen med kvarvarande spår byter namn till Haparanda Södra.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

Ny version med nedanstående ändringar.

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m	Beskrivning
Jularbo	3.) Möteslängder och 5.) Kommande ändringar	2027-08-24	Aviserad ny längsta möteslängd 630 meter utgår då ställverksbytet är uppskjutet till 2027-08-24. Möteslängd 685 m kvarstår under tågplan T26

Ärendenummer
TRV 2024/127651

Dokumentdatum
2026-01-15

Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Perstorp	4.) Plattformar	2025-11-11	Plattform vid spår 2 är avstängd och inte tillgänglig för resande. Uppgiften flyttad från flik 5.) Kommande ändringar till flik 4.) Plattformar
Haparanda södra	3.) Möteslängder, 4.) Plattformar, 5.) Kommande ändringar	2025-12-07	De bredspåriga delarna av Haparanda överförs till annan infrastrukturförvaltare (Trafikledsverket/Väylävirasto) och utgår från Trafikverkets JNB. Haparanda södra: Nytt namn på de delar av tidigare Haparanda driftplats, som efter uppdelningen av infrastrukturförvaltare kommer att tillhöra Trafikverket.
Säffle	4.) Plattformar	2025-12-02	Mellanplattformen ligger mellan spår 1 och 2. Uppgiften flyttad från flik 5.) Kommande ändringar till flik 4.) Plattformar
Moradal	3.) Möteslängder och 5.) Kommande ändringar	2027 vecka 32 (augusti)	Ny längsta möteslängd 802 meter.
Broddbo	3.) Möteslängder och 5.) Kommande ändringar	2026-10-04	Ny längsta möteslängd 780 meter.

Bilaga 2 B Banstandarddata

Ny version med nedanstående ändringar.

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m	Beskrivning
Haparanda södra	Indelningsdata, Platsdata, Ändringslogg	2025-12-07	Haparanda byter namn till Haparanda södra

Bilaga 2 C STH per sträcka

Ny version med nedanstående ändring.

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m	Beskrivning
Haparanda södra	STH, Ändringslogg	2025-12-07	Haparanda byter namn till Haparanda södra
(Sala) - (Avesta Krylbo)	STH, Ändringslogg	2026-10-04	Ny ändrad STH för bandel 441

Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

Avsnitt 4.5. Tilldelningsprocess

Två rader i tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet, har uppdaterats till nedan uppgifter. Övriga rader i tabellen förblir oförändrade.

Referens till process-karta	Datum	Aktivitet
1	2026-04-13	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2027-
	2026-05-04 – 2026-06-15	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med liten trafikpåverkan för Tågplan 2027.

Trafikverkets kommentar:

Med hänvisning till flera sökandes önskemål avser Trafikverket att justera tillbaka tidpunkten för stängning gällande ansökan av kapacitet till T27 från tidigare kommunicerat klockslag 16.00 till att stänga kl. 23.59 2026-04-13. Trafikverket uppmanar dock samtliga sökande att inkomma med sin ansökan i så god tid som möjligt.

Som utlovat i samband med samrådet om JNB 2027 har Trafikverket undersökt möjligheten att påbörja samrådsperioden för tillfälliga kapacitetsbegränsningar tidigare och har kommit fram till att första datum kan tidigare läggas med en vecka.

Avsnitt 4.5.3 Ad hoc-ansökan

Tabell 4.3: Tidsfrister i ad hoc-processen har uppdaterats med en ny kolumnrubrik Oplanerad ad hoc-ansökan (prioriterad handläggning krävs) och omformulerat innehåll inunder.

	Ad hoc-ansökan	Oplanerad ad hoc-ansökan (prioriterad handläggning krävs)
Enstaka tågläge	Svar inom 5 arbetsdagar	Svar så fort som möjligt, innan trafikstart
Mer än enstaka tågläge	Svar inom 20 arbetsdagar	Ej tillämbart

Trafikverkets kommentar:

Förändringen av tabell 4.3 görs för att förtydliga innehållet och den praktiska hanteringen av oplanerad ad hoc-ansökan.

Avsnitt 4.5.3.2 Erbjudande

Sista meningen i stycket har formulerats om. Ytterligare en mening har därefter tillkommit. Nya lydelser enligt nedan:

Om sökande har valt autoaccept som svarsalternativ för ansökan i ansökningsportalen kommer ett erbjudande att skickas ut som sökande automatiskt godkänner.

Vid ansökningar om prioriterad handläggning kommer endast autoaccept att kunna användas som svarsalternativ.

Trafikverkets kommentar:

Förändringen görs för att anpassa innehållet till ordvalen som används i ansökningsportalen, samt för att klargöra hur svarsalternativen ska hanteras i kombination med prioriterad handläggning för att få en snabbare och säkrare hantering.

Bilaga 4 E Trångsektorsplaner

Avsnitt 4.5.2 Gävle-Borlänge

Den inledande texten i avsnittet är utbytt i sin helhet och får ny lydelse enligt nedan:

Det är mycket högt kapacitetsutnyttjande på sträckan, i princip alla tåg mellan norra och södra Sverige behöver trafikera sträckan, liksom timmertrafik från inlandet till Gävlekusten. Därutöver tillkommer omledning av persontrafik mot Dalarna och ordinarie regionaltrafik. Banan klarar inte av all trafik utan viss trafik behöver ställas in.

Banan bedöms klara knappt fem tåg per timme. Då det femte tåget inte riktigt hinner in inom en timme bedöms kapaciteten vara 14 tåg per tre timmar. På grund av den stora mängden godståg kan aldrig mer än ett persontåg per timme och riktning trafikera sträckan. Under vissa perioder med många godståg behöver antalet persontåg minskas ännu mer, och därmed ersättas av busstrafik. Persontåg kan förvänta sig längre restider än normalt på grund av frekventa möten med godståg.

Då många tåg viker av i Storvik mot Norra stambanan till Ockelbo, finns en viss mängd restkapacitet Storvik–Gävle. För sökande som endast önskar kapacitet Gävle–Storvik–Gävle kan kapacitet sökas och tilldelas utöver beskrivna kanaler.

Nedan två tabeller beskriver antal tåglägen per tågslag, den första för vardagar (16–20 augusti) och den andra för helgen (21–22 augusti). Referensstation för timmesindelningen är Hofors, ungefär mitt på sträckan. Det innebär att ett tåg som passerar Hofors 03:02 räknas in i timmesintervallet 03-06.

Trafikverkets kommentar:

Av misstag har avsnitt 4.5.2 kommit att innehålla en dubblert av texten i avsnitt 4.5.1 istället för den ursprungligen avsedda texten. Tabellerna över antal tåg är dock korrekta, och rättningen medför inte några ändringar av förutsättningarna för ansökan.

Avsnitt 4.5.3 Borlänge-Ställdalen

På sista raden i tabell 3 Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Borlänge–Ställdalen, vardagar vecka 33, rättas uppgifterna i kolumn *Antal lägen* och i *Totalt* till nedan:

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
21–24	RST	2 ²	12/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att 1 RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	10		

Trafikverkets kommentar:

Rättning av två skrivfel.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

Avsnitt 1.2 Omfattning

I tredje meningen rättas uppgift om veckonummer för sluttid. Meningen får ny lydelse enligt nedan:

Det startar söndag kväll vecka 19 och slutar måndag morgon vecka 41, med lite variationer i start- och stopptid beroende på vart spårbytet befinner sig.

Trafikverkets kommentar:

Veckonumret i avsnitt 1.2 i bilaga 4 F är felaktigt och behöver ändras för att passa med uppgifterna i senare avsnitt och i den fastställda tillfälliga kapacitetsbegränsningen.

Avsnitt 2.3 Omfattning

I tredje stycket rättas uppgift om veckonummer för sluttid. Meningen får ny lydelse enligt nedan:

Från söndag vecka 8 till söndag vecka 28 omfattas sträckan Alingsås–Norsesund västra.

Trafikverkets kommentar:

Kapacitetsplanens giltighetstid kortades efter synpunkter i externa samrådet, men genom ett förbiseende ändrades det här avsnittet inte.

Avsnitt 2.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur under tiden 28 februari 2027–18 juli 2027

I andra stycket rättas skrivfel avseende veckonummer. Stycket för ny lydelse enligt nedan:

Från måndag vecka 29 kan båda spåren användas med hastighetsnedsättning till sth 70 km/h (Bryngenäs)–(Floda).

Trafikverkets kommentar:

Rättning av skrivfel.

Avsnitt 2.5.3 Trafikeringsetapper

I tredje stycket rättas uppgift om veckonummer för sluttid.

Meningen får ny lydelse enligt nedan:

Tidtabellsvariant 2 gäller från vecka 8 (söndag) till och med vecka 28.

Trafikverkets kommentar:

Kapacitetsplanens giltighetstid kortades efter synpunkter i externa samrådet, men genom ett förbiseende ändrades det här avsnittet inte.

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.4.2.3 Kodifierad transport

Det tillförs ett nytt andra stycke, som får lydelsen:

Det är inte tillåtet att i samma tågläge framföra kodifierad transport och specialtransport, eller att växla mellan dessa transporttyper.

Trafikverkets kommentar:

Tillägget görs för att förtydliga att det inte är tillåtet att framföra kodifierad transport och specialtransport i samma tågläge.

Avsnitt 5.6.1 Bokningsavgift

I sista stycket före tabell 5.4 tas orden ”före planerad avgångstid” bort.

Trafikverkets kommentar:

Texten ”före planerad avgångstid” står redan i tabellen för tidsperioderna 1-6. Tidsperiod 7 behandlar det som sker ”Mindre än 24 timmar före planerad

avgångstid från utgångsstation” och för den perioden finns också en tilläggstext som kompletterar.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur för uppställning

Ny version med nedanstående ändring.

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m	Beskrivning
Ystad	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-10-14	Samtliga uppställningsspår har belysning
Mosås	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-11-05	Spår 1 är inte längre tillgängligt för uppställning
Haparanda södra	3.) Uppställning, 4.) Lastplatser, 5.) Tåg- & lokvärme, 6.) Kommande ändringar 2027	2025-12-07	De bredspåriga delarna av Haparanda överförs till annan infrastrukturförvaltare (Trafikledsverket/Väylävirasto) och utgår från Trafikverkets JNB. Haparanda södra: Nytt namn på de delar av tidigare Haparanda driftplats, som efter uppdelningen av infrastrukturförvaltare kommer att tillhöra Trafikverket.
Älmhult	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2026-07-01	Nya uppställningslängder: Spår 12 ny längd 271 m, spår 13 ny längd 132 m, spår 14 ny längd 121 m

Ärendenummer
TRV 2024/127651**Dokumentdatum**
2026-01-15**Beslutat av**
Anna Ericsson, cTR

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/102012, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-10-29, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, 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.