

## Redovisning av samrådssvar, samråd om Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Detta dokument är en sammanställning av de yttranden som framfördes i samrådet om Järnvägsnätsbeskrivning 2026, med Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Ulrica Sörman

Chef Tjänsteledning  
Verksamhetsområde Trafik

## Innehåll

Allmänt från organisationer som yttrat sig i samrådet.....	7
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN.....	7
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	7
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK .....	8
YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD.....	8
YTTRANDE FRÅN SKOGSINDUSTRIERNA.....	8
YTTRANDE FRÅN SVEMIN .....	10
Synpunkter som förts vidare inom Trafikverket för fortsatt hantering, dialog eller bemötande.....	10
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN .....	10
YTTRANDE FRÅN LKAB.....	12
YTTRANDE FRÅN SVEMIN .....	14
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	14
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK .....	16
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN .....	17
YTTRANDE FRÅN VR CITY TRAFFIC SWEDEN (SKÅNETRAFIKEN).....	17
YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB.....	18
Kapitel 2 Infrastruktur.....	19
Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner .....	19
Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik .....	19
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	19
Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktionen .....	19
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	19
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	19
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	20
Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet.....	20
Avsnitt 4.2.1 Kapacitetsförutsättningar .....	20
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	20
Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet .....	21
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	21
Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen .....	21
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	21
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	21

YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	23
Avsnitt 4.5.3 Ad hoc-ansökan .....	23
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	23
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	24
Avsnitt 4.5.6 Fastställd tågplan.....	25
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	25
Avsnitt 4.5.7 Kompletterad fastställd tågplan.....	25
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	25
Avsnitt 4.8 Regler efter tilldelningsprocessen.....	25
YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN .....	25
Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter.....	26
Avsnitt 5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift samt 5.6.1 Bokningsavgift.....	26
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	26
Avsnitt 5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift .....	27
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	27
Avsnitt 5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift .....	28
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	28
Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter .....	29
YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD.....	29
YTTRANDE FRÅN SKOGSINDUSTRIERNA.....	30
YTTRANDE FRÅN SVEMIN .....	33
Avsnitt 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer .....	36
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	36
Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge). .....	36
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	36
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	37
YTTRANDE FRÅN LKAB.....	38
Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter .....	39
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	39
YTTRANDE FRÅN INFRANORD AB .....	39
Avsnitt 5.7.1 Allmänna principer och 5.7.4 Rapportering av avvikelser .....	40
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	40
Avsnitt 5.7.2 Kvalitetsavgift för merförseningar.....	41

YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	41
Avsnitt 5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ....	41
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	41
Avsnitt 5.7.6.3 Tvistlösning.....	42
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	42
Avsnitt 5.9 Fakturering och betalning.....	43
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	43
Kapitel 6 Operativ drift .....	43
Avsnitt 6.3 Operativa åtgärder .....	43
Avsnitt 6.3.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon .....	43
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	43
Avsnitt 6.3.2 Operativa regler .....	44
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	44
Avsnitt 6.3.2.2 Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel.....	44
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	44
Avsnitt 6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer .....	45
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	45
Kapitel 7 Anläggningar för tjänster .....	45
Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter – spår för uppställning.....	45
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET.....	45
Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	45
YTTRANDE FRÅN INFRANORD AB .....	45
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	47
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	48
Avsnitt 8.5.7 Ersättning vid röjning.....	49
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	49
Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar .....	49
YTTRANDE FRÅN TÅGFÖRETAGEN .....	49
Avsnitt 8.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift .....	51
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	51
Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar .....	52
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	52
Bilaga 2 C STH per sträcka .....	52

YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK .....	52
YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN .....	53
YTTRANDE FRÅN VR CITY TRAFFIC SWEDEN (SKÅNETRAFIKEN) .....	53
Bilaga 2 D Lutningar per stråk .....	53
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	53
Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan .....	53
YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK .....	53
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	54
Bilaga 4 A Bevakning av trafikplatser .....	56
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	56
Bilaga 4 B Prioriteringskriterier .....	56
Avsnitt 3.2 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter .....	56
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	56
Avsnitt 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader .....	57
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	57
Avsnitt 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori .....	58
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	58
Bilaga 4 D Konstruktionsförutsättningar .....	58
Avsnitt 1.4 Tidsintervall i kritiska punkter .....	58
YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK .....	58
Avsnitt 2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5-11 .....	59
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	59
Bilaga 4 E Trångsektorplaner .....	60
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	60
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	60
YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG .....	60
Avsnitt 6.1 Tåg med få uppehåll - kategori S .....	61
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	61
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	61
Avsnitt 6.3 Tåg med få uppehåll - kategori B .....	61
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	61
Avsnitt 6.4.1 Öxnered–Herrljunga .....	62
YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG .....	62

Avsnitt 6.4.3 Borås–Göteborg .....	63
YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG .....	63
Bilaga 4 F Kapacitetsplaner .....	63
YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB .....	63
YTTRANDE FRÅN LKAB.....	65
Avsnitt 5 Förutsättningar infrastruktur .....	65
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	65
Avsnitt 6 Förutsättningar trafikering .....	65
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	65
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	66
Avsnitt 6.2 Veckoöversikt – trafikering .....	67
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	67
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	67
YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG .....	68
Avsnitt 6.3.2 Etapp 2 vecka 34-50 .....	69
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	69
YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG .....	69
Bilaga 5 B Orsakskoder.....	69
Avsnitt 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J).....	69
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	69
Avsnitt 2.5 Olyckor och tillbud (O).....	70
YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB .....	70
Bilaga 5 C Schabloner och beräkningsexempel elkostnad .....	70
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	70
Bilaga 7 A Tillgängliga spår för uppställning.....	71
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	71
Bilaga 8A Hanteringsregler vid olycka eller tillbud .....	71
Avsnitt 1.3 Järnvägsföretag och entreprenörer, kontaktperson och röjningsmedgivande.....	71
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	71
YTTRANDE FRÅN SJ AB .....	71
Bilaga 8 B Hantering vid skadereglering .....	72
Avsnitt 1.4 Principer för skadevärdering och egendom.....	72
YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB.....	72

## Allmänt från organisationer som yttrat sig i samrådet

### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

#### Bakgrund

På uppdrag av vår ägare Region Östergötland, som är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM), ansvarar Östgötatrafiken för att planera, samordna och driva kollektivtrafiken i Östergötland. Vi planerar linjer och tidtabeller med buss, tåg och spårvagn med målet att ge kunden en enkel, trygg och bekväm resa som är ett bra och pålitligt alternativ till bilen. Vi arbetar för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och ha nöjda kunder. Utformningen av våra resor och tjänster ska också bidra till ett klimatpositivt samhälle.

Östgötatrafiken är en samhällsaktör med ett stort engagemang för samhällsnytta och våra kunders dagliga resor. Resor som grundar sig på ett stort och komplext trafiksystem, men som ska uppfattas som enkla och attraktiva.

Östgötapendeln är grunden Östgötatrafikens trafiksystem och är därför alltid högt prioriterad. Stora ekonomiska resurser är investerade för att Östgötapendeln ska bidra till att nå de mål som Region Östergötland har satt upp. Det är därför av yttersta vikt att vi är pålitliga med hög regularitet och hög punktlighet.

### YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Mälardalstrafik ägs av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisations för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regionaltågstrafik inom Mälartågslinjerna. Därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionaltågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

## YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Trafikverket ett särskilt uppdrag att inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer, för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet.

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet.

Jönköpings Länstrafik yttrar sig över JNB 2026 som Trafikorganisations för tågsystemet Krösatågen. Krösatågen är ett av Sveriges största tågsystem för upphandlad trafik med över 7 miljoner tågkilometer per år och trafikerar från Östergötland i norr till Skåne i söder.

## YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Trafikverkets samrådsutgåva för järnvägsnätsbeskrivning 2026 (JNB 2026) för synpunkter och lämnar ett yttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för varuägare tillika transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag och deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av järnvägstransporter.

## YTTRANDE FRÅN SKOGSINDUSTRIERNA

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna inspel till samrådet som syftar till att ändra i Järnvägsnätsbeskrivning 2026 (JNB 2026). Det är i JNB som Trafikverket bl. a. anger förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller.

Skogsindustrierna – organisationen för företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter. I verksamheten ingår Svenskt Trä och sekretariatet för BioInnovation.

Skogsindustrierna företräder ca 40 massa- och pappersbruk, 80 sågverk och 105 företag med övrig verksamhet i Sverige.

### **Om svensk skogsindustri**

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Svensk skogsindustri tågtransporter utgör 25 % av Sveriges totala godstransporter



Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

både i ton räknat och i tonkm. Om Malmabanans transporter undantas utgör skogsindustrins transporter hela 40 % av godstransporterna i Sverige (samma enheter).

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 landtransporter i Sverige år 2040. Järnvägstransporter är en förutsättning för att nå detta då energieffektiva transporter är avgörande för att klara omställningen då tillgången till fossilfritt är både begränsad och dyr. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig

genom omställningen är 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 då vi transporterar stora tunga produkter långa sträckor. Kostnaden för vägar och alla former av transporter utgör 1/3 av skogsindustrins totala råvarukostnad, dvs av hela skogsbrukets kostnader. 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 Skogsindustri företagets totala kostnad för transport, samt tillförligheten på transporten. När tillförlitligheten 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 fossilfria och återvinningsbara.

- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald

## YTTRANDE FRÅN SVEMIN

Yttrande i samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2026

Svemin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 60 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik.

Medlemsföretagen finns i hela landet. Metallgruvorna är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen medan kalkstensfyndigheterna främst finns på Gotland.

### **Trafikverkets kommentar:**

Ovanstående text är av inledande och presenterande karaktär och bemöts inte av Trafikverket.

## Synpunkter som förts vidare inom Trafikverket för fortsatt hantering, dialog eller bemötande

### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

#### **Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder**

Östgötatrafiken noterar att det i samrådsutgåvan inte finns några större planerade banarbeten i T26 på Södra stambanan genom Östergötland eller mellan Mjölby och Motala. Om det är ett tecken på en låg ambitionsnivå avseende förebyggande underhåll är det oroväckande.

Trafikverket måste prioritera förebyggande underhåll för att höja kvalitén på infrastrukturen. De brister i infrastrukturen som funnits i många år och som nästan dagligen visar sig form av störningar och som leder till bristande punktlighet och inställda avgångar, måste åtgärdas.

Pendeltågens attraktivitet ligger i täta avgångar varför små störningar snabbt blir till påverkan på hela konceptet. Det i sin tur leder till att förtroendet för järnvägstrafiken i stort minskar, vilket är olyckligt med tanke på rollen som ett hållbarare alternativ till bilen.

Östgötatrafiken ställer sig positiva till att större avstängningar sker om det höjer kvalitén på infrastrukturen och innehåller effektivt planerade och kapacitetshöjande åtgärder. Ett villkor är dock att framförhållningen och

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

information om hur avstängningen är tänkt att genomföras delges på ett tidigt stadium.

Det är viktigt att Trafikverket minskar på underhållsskulden och säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapaciteten. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet.

Vi har en kapacitetsbrist i infrastrukturen sedan många år tillbaka och trängseln kommer med stor sannolikhet fortsätta öka ytterligare de närmsta åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder i Östergötland för att möta den trängsel som finns på banorna och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar.

### **Tilldelningsprocess och prioriteringsregler**

Östgötatrafiken har vid flera tillfällen tidigare framfört synpunkter på att hela planeringsprocessen måste tidigareläggas. Framför allt är det den slutliga fastställsetidpunkten som behöver tidigareläggas då det i och med dagens tidplan inte medger goda möjligheter att kunna planera anslutande busstrafik på ett kvalitetssäkert sätt. Anslutande busstrafik är avgörande för att hela-resan-perspektivet ska tillgodoses och att det kollektiva resandet ska vara ett attraktivt alternativ. För Östgötatrafikens del, där våra trafikavtal ger trafikföretagen 3 månader att planera, schemalägga, förhandla och delge sin trafik, innebär de angivna tiderna i samrådsutgåvan att vi måste beställa buss- och spåravgångstrafiken 9 dagar innan T26 fastställs.

De intentioner som finns i kommande EU-förordning och TTR-projektet, om en tidigare tilldelning på ca 2 månader, är ett minimum i brist på fungerande ramavtal. Ramavtal är ett verktyg som redan finns där sökanden kan få kapacitet tilldelad för flera år på en gång. (kap 3.3.1). Det skulle vara till gagn för pendeltågen där tidtabellen är lika år från år. Trafikverket har valt att inte använda ramavtal, utan att ange orsak.

Regionerna har genom medfinansiering av infrastruktur och satsningar på nya tåg samt ett ökat utbud tagit ett stort ansvar. Östgötatrafiken vill därför återigen påtala att villkor för tilldelning av kapacitet måste vara sådana att regional-tågstrafiken inte missgynnas i förhållande till annan trafik. Nuvarande prioriteringskriterier kan teoretiskt sett tränga undan all regional- och pendeltågstrafik vilket tydligt visar att det finns ett stort behov av att vidareutveckla tilldelningsprocessen i allmänhet och prioriteringskriterierna i synnerhet.

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper (kap 4.6.1) bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar. Det är viktigt att tidsfaktorn för resor till och från arbete (arbetspendling) får en uppgradering av värdet motsvarande eller högre än för tjänsteresor. Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är mer sårbara för dåliga eller avvikande tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan. Det är orimligt att tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder, tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Tåg som ansöks för enstaka dagar per vecka eller kortvariga perioder bör därför ha en längre prioritet än tåg som trafikerar dagligen.

RKM:s ansvar och organisation regleras i huvudsak i Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som utgår från EU:s kollektivtrafikförordning. Vid implementeringen av den föreslagna EU-förordningen i svensk lag måste hänsyn tas till RKM:s lagstadgade myndighetsansvar att besluta om allmän trafikplikt samt planera, finansiera och bedriva lokal och regional kollektivtrafik. I lagstiftningen bör tydliggöras att det är RKM:s ansvar att definiera och besluta om framtida behov för regionalt resande på järnväg samt om utveckling av tågtrafiken för att möta behoven.

## YTTRANDE FRÅN LKAB

### **Ökade avgifter bör resultera i ökade (re)investeringar på Malmbanan**

Banavgifterna utgör en stor kostnad för LKAB och Malmbanan har för LKAB ingen omledningsmöjlighet varken på järnväg eller med andra transportslag. Malmbanan befinner sig dessutom i ett utmanande läge och kapaciteten förväntas vara låg under kommande år p g a nödvändiga men trafikstörande arbeten i spår.

Regeringen har den 20:e juni 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över banavgifterna som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). I uppdraget ingår bl a att: "För att främja ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av spårkapaciteten ska Trafikverket också analysera och bedöma hur avgifterna bättre kan användas för att styra användningen av tillgänglig kapacitet".

Ökade avgifter sänker LKABs konkurrenskraft, men LKABs förhoppning är att uppdraget ska mynna ut i att avgifterna åtminstone går tillbaka till samma bansträckningar som genererar densamma för att öka tillgänglighet och

kapacitet. Banavgifterna som tas ut för den tunga järnvägstrafiken på Malmbanan bör alltså gå tillbaka till åtgärder på Malmbanan. Det är samtidigt önskvärt att resultatet av åtgärderna som möjliggörs av de ökade avgifter också kan redovisas i transparenta uppföljningar.

### Kapacitetsbrist

Trafikverket har flaggat för att banan kommer att vara tungt belastad kommande år enl beskrivning i tabellen nedan (Bristanalys Malmbanan). Kolumn 2030 gäller under förutsättning att inga åtgärder genomförs och kolumn 2030 UA att samtliga åtgärder planerade i NTP 2022-2033 genomförs. Om nyttjandet överstiger 60% uppstår problem med att tillgodose olika aktörers önskemål om tåglägen.

Sträcka	2022	2025	2030	2030 UA
Luleå – Boden	62%	83%	101%	74%
Boden – Murjek	57%	69%	92%	65%
Murjek – Gällivare	62%	75%	92%	70%
Gällivare – Råtsi	51%	77%	81%	73%
Råtsi – Kiruna	60%	71%	72%	69%
Kiruna – Riksgränsen	73%	77%	77%	72%

Det är därför viktigt att styra investeringar och banunderhåll så att störningarna kan reduceras. De ökade banavgifterna kan vara ett medel att åstadkomma detta, men mer pengar bör satsas för att minska nyttjandegraden till omkring, eller under, 60%.

**Tidigarelägga kapacitetshöjande åtgärder.** En förhoppning från LKAB är att de ökade spåravgifterna möjliggör att vissa nyckelinvesteringar tidigareläggs. Uppgraderingen av banan till STAX 32,5 är ett exempel som innebär en förhållandevis låg investering men som ger en god effekt. Spåren Kiruna – Narvik är redan bytta för att möjliggöra denna STAX-höjning. Men trots att spåret Gällivare – Boden byts under 2026 och 2027 dröjer det till omkring 2029 innan höjningen är klar eftersom vissa ytterligare åtgärder behöver utföras. Här finns en möjlighet att nyttja de högre avgifterna till att färdigställa samtliga åtgärder som krävs för ökad STAX. Om det är möjligt att köra tåg med STAX 32,5 direkt efter färdigställt spårbyte år 2027, kommer banans belastning att minska eftersom samma tonnage kan köras med färre antal tåg. Detta är en förbättring för samtliga aktörer på banan.

## YTTRANDE FRÅN SVEMIN

### Kapacitetsbrist på Malmbanan

Trafikverket har flaggat för att Malmbanan kommer vara mycket tungt belastad kommande år.

Tabellen nedan är från Trafikverket och beskriver Malmbanans belastning fram till 2030, samt banans belastning om Trafikverket inför alla de åtgärder som är planerade. Om nyttjandet är över 60 procent uppstår problem med att tillgodose olika aktörers önskemål om tåglägen. Det är därför viktigt att de ökade banavgifterna används för att utföra alla de planerade åtgärderna på Malmbanan. Därtill behövs fler åtgärder eftersom banans belastning kommer att vara över 60 procent även om samtliga åtgärder utförs.

Sträcka	2022	2025	2030	2030 UA
Luleå – Boden	62%	83%	101%	74%
Boden – Murjek	57%	69%	92%	65%
Murjek – Gällivare	62%	75%	92%	70%
Gällivare – Råtsi	51%	77%	81%	73%
Råtsi – Kiruna	60%	71%	72%	69%
Kiruna – Riksgränsen	73%	77%	77%	72%

## YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

### Bakgrund

Mälardalsregionen är i hög grad beroende av goda kommunikationer inom och mellan länen. Bra kommunikationer bidrar till ökad tillgänglighet och med detta bland annat till en bättre balans på arbets- och bostadsmarknaden i regionen. Kollektivtrafiken utgör dessutom ett mycket viktigt verktyg i omställningen till ett klimatsmart samhälle.

Mälardalstrafik ser därför behov att Trafikverket forcerar arbetet med att förstärka infrastrukturen så att spårkapaciteten motsvarar efterfrågan. Ett annat viktigt verktyg för ökad robusthet och långsiktighet är en översyn av dagens planerings- och tilldelningsprocess.

Mälardalstrafik översänder härmed följande kommentarer och synpunkter på Samrådsutgåva för JNB 2026.

### Kapitel 2, Infrastruktur, generell kommentar

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på stambanorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar

hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna i Mälardalen kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet.

Bristerna i infrastrukturens kapacitet finns sedan många år tillbaka och trängseln kommer sannolikt fortsätta öka ytterligare de närmaste åren. Det är därför viktigt att Trafikverket forcerar kapacitetshöjande åtgärder i Stockholm-Mälardalsregionen för att möta den trängsel som finns på banorna och skapa bättre förutsättningar för att bedriva den trafik som marknaden efterfrågar, därutöver säkerställer en underhållsorganisation som förebygger underhållsarbetet av infrastrukturen och löpande minskar antalet akuta fel i infrastrukturen.

### **Avsnitt 3.3.1. Ramavtal**

Mälardalstrafik anser att ramavtal kan utgöra ett av verktygen för att långsiktigt säkerställa en robust tidtabell och därmed skapa en förutsägbarhet inte bara för resenärerna utan även för järnvägsföretag och organisationer.

### **Avsnitt 4.6.1 Tildelning av kapacitet efter överbelastning**

I väntan på, eller som del av implementeringen av TTR bör ett system med fördefinierade tåglägeskanaler prövas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter.

Kapacitetstilldelningens kriterier och dess prioriteringsprinciper bör utvecklas där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till hela kollektivtrafiksystemet och dess anslutningar.

Det är orimligt att tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder, tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag. Tåg som ansöks för enstaka dagar per vecka eller kortvariga perioder bör därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen.

### **Avsnitt 4.9. Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)**

Regionerna har genom medfinansiering av infrastruktur och satsningar på nya tåg samt ökat utbud tagit ett stort och långsiktigt ansvar. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen behöver dock också planeringsprocessen förbättras. Det finns ett behov av långsiktighet och

stabila fleråriga förutsättningar, något som gagnar medborgare, näringsliv och inte minst persontransportbranschen. Mälardalstrafik välkomnar därför initiativen inom ramen för TTR och ser fram emot en fortsatt bra dialog om implementeringen, tillsammans med övriga aktörer i branschen och Trafikverket.

#### **Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocess**

Generellt behöver Trafikverket tidigt under planeringsprocessen lägga fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med kreativa lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar. Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara väl genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg.

#### **Avsnitt 5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter**

Vi anser att banavgifterna bör reduceras för de bandelar där hastighetsnedsättningar innebär att ordinarie banstandard och utlovad kapacitet inte uppnås, t.ex. för en längre period än 3 månader. Hastighetsnedsättningar kan förutom direkta förseningar även riskera att omlopp eller anslutningar påverkas med negativa effekter för kunder, kostnader och intäkter.

### **YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK**

Revisionsmöten för banarbeten bör föregås av fysiska planeringsmöten, där samtliga berörda parter tillsammans skapar trafikupplägg och optimala förutsättningar för anpassningar i den för arbetet aktuella tågplanen. Detta minskar påverkan för järnvägstrafikens kunder, skapar bättre förutsättningar för tider i spår samt att minimerar riskerna att felaktigheter når slutkunden som reser i Sveriges järnvägsnät.

Under 2025 ska Trafikverket återgå till att ta ut kvalitetsavgifter för inställda tåg. Detta förutsätter att Trafikverket också kan redovisa en korrekthet även för inställda tåg som trafikerar på järnvägssträckor med system M. Sedan MPK:s införande har detta vart en omöjlighet och en klar försämring för regularitetsvisningen i LUPP. Utan Trafikverkets neutrala bedömning och korrekta inställelsekoder tvingas de regionala trafikhuvudmännen att förlita sig på ett manuellt arbete från järnvägsföretagen.



## YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN

Skånetrafiken väljer att lämna generella synpunkter på JNB 2026.

Vi noterar att i JNB finns det inskrivet att rättidiga tåg ska prioriteras, och inte ska prioriteras ned. Detta är bra, och vi utgår nu ifrån att så också kommer att ske i den operativa driften.

Vad det gäller uppföljning av den beställda och tilldelade kapaciteten mäts denna på punktlighet. Skånetrafiken anser att även uppföljning av antalet inställda tåg ska införas (Regularitet). Med dagens mätning kan det uppfattas som bra genomförd trafik, när punktligheten är bra även om hälften av tågen är inställda. Ett inställt tåg har samma negativa påverkan på kund, som ett försenat tåg.

Revisionsmötena måste föregås av fysiska planeringsmöten, där samtliga berörda parter tillsammans skapar trafikupplägg och optimala förutsättningar för anpassningar i tågplanen vid banarbeten. Detta för att få mindre påverkan för kund, bättre tider i spår samt att minimera risk för felaktiga indata som datum mm.

Skånetrafiken förväntar sig också att den kapaciteten/tåglägena som vi blivit tilldelade kan genomföras rättidigt av Trafikverket. Detta avser dimensionering av personal på DLC, IT-verktyg, infrastruktur mm.

När Trafikverket utför banarbeten som leder till spårriktning, ska efterföljande tonnagekörning ingå i planeringen. Det blir orimliga konsekvenser när tonnagekörningen läggs i sträckorder, och vi får ingen vetskap om det. Det uppstår kraftiga förseningar under långa tider.

Trafikverket måste införa planering av kapaciteten för fordon som ska till och från depå. Detta för att undvika förseningar.

## YTTRANDE FRÅN VR CITY TRAFFIC SWEDEN (SKÅNETRAFIKEN)

VR väljer att lämna generella synpunkter på JNB 2026.

- VR instämmer med att rättidiga tåg ska prioriteras och utgår från att detta också efterlevs i den operativa driften.
- VR anser att uppföljning av antal inställda tåg ska införas (regularitet). Med dagens mätning kan det uppfattas som bra genomförd trafik, när punktligheten är bra trots att hälften av tågen är inställda.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

- VR anser att revisionsmöten måste ske i form av fysiska planeringsmöten, där samtliga berörda parter tillsammans skapar trafikupplägg och optimala förutsättningar för anpassningar i tågplanen vid banarbeten. Detta skapar bättre förutsättningar för samtliga, även för kunderna.
- VR förväntar sig att tilldelad kapacitet kan genomföras rätttidigt av Trafikverket. Detta avser dimensionering av personal på DLC, IT-verktyg, infrastruktur mm.
- VR anser att eventuell tonnagekörning skall ingå i planeringen för det aktuella banarbetet. Det fungerar inte att hantera tonnagekörning som man gör i dag eftersom det skapar förseningar.
- VR anser att Trafikverket måste planera även den kapacitet som växlingsrörelser till och från depå utgör och att växlingsrörelser synliggörs i spårplaneringsverktyg.

## YTTRANDE FRÅN ÖRESUNDSTÅG AB

Generella Synpunkter JNB från Öresundståg AB:

Inställda tåg måste redovisas och kopplat till störningar/händelser. Idag finns stora bekymmer med att en händelses påverkan endast delvis redovisas.

Revisionsmöten behöver vara mer heltäckande och fysiska för att skapa en bättre anpassning av tågplanen vid banarbeten.

Den kapacitet/tåglägen som vi blir tilldelade förväntar vi oss kunna köra rätttidigt.

### **Trafikverkets kommentar:**

Yttrandena ovan är för omfattande och komplexa för att hanteras i samrådet om JNB 2026. Istället har de förts vidare inom Trafikverket för fortsatt hantering, dialog eller bemötande.

## Kapitel 2 Infrastruktur

### Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner

#### Avsnitt 2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

##### YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Nuvarande formulering avseende Citybanan i Stockholm medger inte att annan persontrafik tillfälligt vid exempelvis akut omledning eller banarbeten får trafikera genom Citybanan, det bör tillföras text om att även annan persontrafik tillfälligt kan få trafikera genom Citybanan (utan uppehåll pga plattformsdörrarna) efter godkännande av Trafikverket.

##### **Trafikverkets kommentar:**

Citybanan är byggd för en viss typ av trafik. Om det uppstår behov att köra annan trafik som uppfyller krav på tågsammansättning sker detta via dispens. Vi tar till oss synpunkten och ser över formuleringarna i texten om hur det ska gå till.

### Avsnitt 2.4.4 Tunnelrestriktionen

##### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Dispens för posttåg på Citybanan måste säkerställas löpande från Trafikverkets sida. Detta bör vara en varaktig dispens.

##### **Trafikverkets kommentar:**

Citybanan är byggd för en viss typ av trafik. Om det uppstår behov att köra annan trafik som uppfyller krav på tågsammansättning sker detta via dispens. Vi tar till oss synpunkten och ser över hur det ska gå till.

##### YTTRANDE FRÅN SJ AB

Första avsnittet som berör Citytunneln

SJ AB invänder mot de begränsningar som gäller för sovvagnståg i Citytunneln. SJ AB menar att fordon/tåg som uppfyller kraven på nödbromsöverbrygning, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller tågförare), interna kommunikationssystem och inredningsmaterial som uppfyller krav på brandsäkerhet (avseende material, ytskikt och beklädnad) bör tillåtas i Citytunneln.

Vi föreslår att Trafikverket kallar berörda till en riskanalys i syfte att identifiera möjliga lösningar för att tillåta trafik med sovvagnståg i Citytunneln.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

**Trafikverkets kommentar:**

Citytunneln är byggd för en viss typ av trafik. För att köra annan trafik krävs dispens. Vi tar till oss synpunkten och ser över hur det ska gå till.

## YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi misstänker att texten om *Citytunneln* inte blivit uppdaterad utifrån ert beslut efter samrådet enligt avvikelsemeddelande 9 JNB 2024. Om inte så är fallet kvarstår vårt yttrande som vi lämnade till avvikelsemeddelande 9 JNB 2024 enligt nedan. Vi menar att den föreslagna restriktionen för Citytunneln att den endast får trafikeras av sovagnståg i undantagsfall och efter särskild dispens är oacceptabel och saknar rättslig grund. Om denna restriktion införs innebär det att det inte finns någon alternativ sträcka för sovagnståg söder om Malmö, om sträckan via Östervärn inte är farbar, då vi förutsätter att ett dispensförfarande inte går att genomföra i det operativa skedet. Även andra persontåg som saknar nödbromsblockering och/eller brandlarm som inte medför passagerare behöver fortsatt kunna framföras i Citytunneln som tjänstetåg, utan särskild dispens.

**Trafikverkets kommentar:**

Citytunneln är byggd för en viss typ av trafik. För att köra annan trafik krävs dispens. Texten är inte förändrad från JNB 2025 till 2026 men vi ser över textformuleringen med syfte att göra den tydligare.

## Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

### Avsnitt 4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

#### YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

De begränsningar som anges i JNB för Stockholm C (inkl i bilaga 4D) bör tonas ned från krav till en mildare rekommendation, det bör därefter överlämnas till tågplaneprocessen att hantera ansökningarna och tågplanen tilldelas utifrån de förutsättningarna som gäller vid de aktuella klockslagen. Även villkoren för uppehållstiden och växlingen på Stockholm C bör hanteras på samma sätt.

**Trafikverkets kommentar:**

Riktlinjerna utgör inte begränsningar för ansökan, men visar hur Trafikverket kommer att planera kapaciteten för att uppnå effektiv trafikering.

## Avsnitt 4.2.2 Ansökan om kapacitet

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi ställer oss frågande om kapacitetsansökningar verkligen ska hanteras som en offentlig handling. Och ska de hanteras som offentlig handling menar vi att de bör bli det först *efter det att tågplanen har fastställts*, för att det ska finnas möjlighet för utomstående att granska så att det verkligen har skett en korrekt tilldelning utifrån inkomna ansökningar.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket saknar befogenhet att besluta om grundlagsändringar och har därför inte möjlighet att tillgodose synpunkten. Se regeringsformens 8 kap. 14 §.

## Avsnitt 4.5 Tilldelningsprocessen

### YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK

Den 25 augusti 2025 ska internationell trafik ansökt via PCS fastställas, d.v.s. knappt en månad innan tågplanen T26 fastställs samt innan perioden för tvistlösning. Att ha olika tidpunkter för fastställelse av tåglägen ses som diskriminerande och innebär exempelvis att internationella tåglägen har företräde före annan tågtrafik och att möjligheten att begära tvist mot dessa därmed exkluderas. Trafikverket behöver därför ta initiativ till att denna skillnad i tilldelningsprocessen snarast arbetas bort.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket instämmer till stor del i vad som framförs i synpunkten och har arbetat för att försöka möjliggöra en enhetlig fastställsetidpunkt för nationella och internationella tåg, men för närvarande måste vi tyvärr konstatera att det inte finns någon reell möjlighet för Trafikverket att färdigställa en helt komplett tågplan till det internationella fastställsedatumet utan att kvaliteten blir lidande och med hänsyn till att synpunkter ska hanteras och eventuell tvistlösning genomföras. Att ensa fastställsedatumen skulle kräva stora processförändringar som sannolikt inte kommer vara möjliga före införandet av TTR.

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

Processtegen har skjutits upp till en vecka framåt i jämförelse med tidplanen för tilldelningsprocessen i 2025, förutom kompletterad fastställelse som istället tidigare lagts närmare en vecka. Ansökan om tågplan 14 april (8 april

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

för T25), publiceringar av förslaget den 7 juli (1 juli för T25), fastställelsen den 23 september (20 september för T25), samt kompletterad fastställelse 6 november (11 november för T25). Med nuvarande upplägg skjuts fastställelsen nästan en vecka framåt. Perioden mellan ansökan och fastställelsen har dessutom komprimerats.

SJ AB är djupt oroad av eventuella konsekvenser:

- Inför T25 saknade SJ AB viss uppställning och spårplanering i fastställelsen, en komprimerad handläggningsperiod mellan ansökan och fastställelsen i T26 ökar risken för ytterligare brister. Är inte uppställning och spårplanering fastställt kan det även få konsekvenser för fastställda tåglägen.
- Trafikverket har mindre tid mellan förslaget i 7 juli och fastställelse 23 september, detta riskerar att direkt påverka kvalitén i T26 första månader, revisionsperioderna som ska vara inarbetade i den fastställda tågplanen.
- En senare fastställelse leder till ett senare biljettsläpp för oss som JF, och påverkan direkt ut mot våra kunder.
- En senare fastställelse ger SJ AB sämre förutsättningar och brist på tid för våra scheman till personal. Det ger oss också bristfälligt med tid inför fackliga förhandlingar om personalscheman inför kommande år.
- Den framskjutna processen, framförallt synpunktperiod och fastställelsen, har en negativ påverkan på SJ ABs finansiella processer.
- Det är åtta dagar färre mellan de fastställelsen och kompletterad fastställelse, dvs. Trafikverket har drygt 1 vecka mindre tid att hantera alla LPR i T26 jämfört med ifjol.

SJ AB begär att tidplanen för tågplanprocessen backar en vecka, i linje med 2025 års planering.

#### **Trafikverkets kommentar:**

I fråga om sista ansökningsdatum, publiceringen av förslaget, internationell fastställelse och kompletterande fastställelse följer Trafikverket branchorganisationen RailNetEuropes tidplan. Att de olika processtegen förskjuts från år till år beror på att man har ansett det vara viktigare att de alltid faller på samma veckodag än att de alltid faller på samma datum. Att avvika från denna tidplan skulle ge ohanterliga konsekvenser för både sökande och Trafikverket.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Den nationella fastställelsen är inte kopplad till något av RailNetEurope beslutat datum, och här har Trafikverket valt att inte senarelägga den fullt lika mycket som övriga datum. Trafikverket bedömer att den föreslagna fastställsetidpunkten ger förutsättningar för ett effektivt arbete med fastställelsen och att både en tidigare- och senareläggning skulle vara förenad med risker.

## YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt: Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026 bör förlängas, och påbörjas direkt efter sista ansökan för tågplan i april.

Den korta processtiden är inte en skälig period för sökande att hinna värdera och utforma kvalitativa synpunkter på den stora mängden kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten påverkan. Innan MPK tillhandahölls en betydligt längre period för JFs synpunkter, en förlängning – oavsett längd – av perioden förespråkas.

### **Trafikverkets kommentar:**

Samrådsperioden för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026 har förlängts jämfört med Tågplan 2025. Det innebär att tiden för sökande att inkomma med synpunkter i Tågplan 2026 är 5 veckor istället för 4 veckor i Tågplan 2025. Trafikverket har i nuläget inte möjlighet att ytterligare förlänga tiden för sökande att inkomma med synpunkter.

I Tågplan 2022 använde sig Trafikverket av Trainplan och MPK var inte implementerat. I Tågplan 2022 var tiden för sökande att inkomma med synpunkter på tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan mellan den 22 april – 20 maj, dvs 4 veckor.

## Avsnitt 4.5.3 Ad hoc-ansökan

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

I punkten 4.5.3 Återkommande behov under ad hoc ansökan - svar inom en rimlig tidsfrist. Vad innebär en rimlig tidsfrist? Vi önskar se en precisering här. I punkten 4.5.3.1 Prioriterad handläggning vid oplanerad ad hoc ansökan.

Ska söka prioriterad handläggning när ansökan är inom 5 arbetsdagar. JF beskriver orsak till att ansökan ej kunde sökas tidigare.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Trv ska sedan hantera ansökan om möjligt med hänsyn till arbetsbelastning och ansökningsläge.

Ett stort önskemål är att inte TRV ska bedöma om vår ansökan är "rättmätig" eller ej. Oavsett kund, infra eller egna interna utmaningar så har vi ett behov att genomföra en transport på järnvägen. Begränsningen bör enbart vara tillgänglig kapacitet på infrastrukturen. Finns det plats så bör ansökan hanteras.

När Trv har problem med arbetsbelastning/personaltillgång är det vårt problem men det funkar inte på samma sätt åt andra hållet.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket kommer förtydliga den rimliga tidsfristen till att vara 20 arbetsdagar.

Trafikverket hanterar ansökningar i ad hoc-processen i den ordningsföljd som de kommer in för att få en rättvis kapacitetstilldelning. För att hantera ansökningar som skickas in inom 5 arbetsdagar från trafikstart krävs ett avsteg från denna process. I och med avsteget från ordinarie process för sena ansökningar behövs en ansökan om prioriterad handläggning.

## YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Enligt Järnvägslagen kap 6, 16§ gäller följande:

16 § - En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

Det finns ingen möjlighet för Trafikverket att ha längre behandlingstider. Självklart måste hantering av andra ansökningar behandlas mer skyndsamt om avgången är inom ett snävare tidsfönster och inget som ska ansökas om separat - den bedömningen måste Trafikverket kunna hantera själva. Hela systemet med prioriterad ansökning måste avskaffas och Trafikverket förhålla sig till lagstiftningen.

Vi ser inga hinder att dela upp erbjudandet, men hela ansökan måste vara hanterad inom 5 arbetsdagar. Att endast ge 24 timmar för att acceptera ett erbjudande är orimligt, minst 48 timmar på arbetsdagar är mer rimligt.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Järnvägslagen upphävdes 1 juni 2022 och de bestämmelser som inte har vidareförts i nu gällande lagstiftning tillämpas inte längre av Trafikverket. Kravet på svar inom fem arbetsdagar gäller numera endast för "ansökningar om enskilda tåglägen" (direktiv 2012/34/EU artikel 48).



Sökande som inte tror sig kunna besvara erbjudanden inom 24 timmar har möjlighet att välja automatiskt godkännande i ansökan.

## Avsnitt 4.5.6 Fastställd tågplan

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

SJ AB önskar ett förtydligande kring tilldelning av tjänster 7.1. SJ AB förväntar sig att alla tjänster vara tilldelade vid fastställelsen, då en brist på uppställnings- eller spårkapacitet kan få konsekvenser för de fastställda tåglägena. Denna risk kommer att öka i korrelation med ökad kapacitet på spåren, och blir sannolikt mer aktuell för varje år. Det förenklar och blir tydligare för läsaren om tjänsterna finns definierade vid punkten, inte bara en hänvisning.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverkets ambition är att alla tjänster som har ansökts i ansökan till årlig tågplan ska vara tilldelade vid fastställelsen.

Listan över tjänster kommer inte läggas till i kapitel 4 i JNB 2026 eftersom det skulle kräva att texten omarbetas mycket, men Trafikverket kommer överväga en sådan förändring inför 2027.

## Avsnitt 4.5.7 Kompletterad fastställd tågplan

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

SJ AB önskar ett förtydligande kring kompletterad fastställelse. Förslag: Kompletterad fastställelse redovisar de ansökningar som gjorts till och med kompletterad ansökan.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket ser inte att den föreslagna texten har någon annan innebörd än den nuvarande.

## Avsnitt 4.8 Regler efter tilldelningsprocessen

### YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIKEN

#### **Nyttjande av tilldelat tågläge**

Med nuvarande prioriteringsregler och dess tillämpning så står det alla sökande att fritt söka tåglägen (kap 4.8.3). Den sökande med högst prioritet

tilldelas sedan tågläget för det kommande året. Om det är många sökande kan Trafikverket ha förklarat bandelen för överbelastad och tvisteförhandling har genomförts. Sedan kan den tilldelas utan eller med låg avgift avbokad tågläget (kap 5.6.1). Även om avgifterna justerats i samrådsutgåvan så är kostnaderna fortfarande låga och om man avbokar ett tågläge mer än 48 dagar i förväg utgår ingen avgift alls. Reglerna och tillämpningen gynnar därför ”okynnessökningar” då man inte riskerar några kända konsekvenser. En taktfast tidtabell över längre perioder attraherar pendeltågs kunderna men en högre prioriterad aktör kan trasa sönder tidtabellen, för att sedan inte köra den trafik man fått sig tilldelad.

Det är ett slöseri med samhällsresurser trots att Trafikverket har verktyg att åtgärda frågan. I en kommande EU-förordning måste detta regleras så att icke nyttjat tågläge renderar lägre prioritet i kommande kapacitetstilldelningar.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har en bokningsavgift som syftar till att skapa incitament att så tidigt som möjligt återlämna den kapacitet man blivit tilldelad i den stund det inte längre finns behov att nyttja den. Däremot har Trafikverket inte rätt att ”förhindra” en sökande att ansöka och delta i samordning och tilldelning, om denne uppfyller järnvägsmarknadslagens krav att ansöka.

Som framgår i avsnitt 4.8.3 har Trafikverket vissa verktyg att hantera tilldelad kapacitet, men dessa utgör inte ett heltäckande regelverk såsom perioden från inkommen ansökning till och med fastställandet av tågläget.

Syftet med avregleringen i sig är att de aktörer som har transportbehov ska ges möjlighet att själva kunna förfoga över den kapacitet transporten på järnväg medför.

## **Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter**

### **Avsnitt 5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift samt 5.6.1 Bokningsavgift**

#### **YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB**

Vi motsätter oss den föreslagna straffavgiften om 1 000 kr, utöver 100% av tåglägesavgiften, för tåg som inte har avbokats och som helt saknar avlästa avgångs- och ankomsttider i Trafikverkets system. Vi menar att skyldigheten att erlægga den fullständiga tåglägesavgiften skapar tillräckligt incitament för att avboka kapacitet och att den extra straffavgiften därför inte fyller något syfte.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

På samma grund motsätter vi oss den extra avgift om 500 kr för tåglägen som avbokas inom 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation enligt vad som framgår av tabell 5.5 i kapitel 5.6.1.

Det är inte tydligt för oss vad som gäller för tåglägen som delvis ställs in, alternativt inte körs. Ett tåg som på grund av omloppstekniska skäl behöver avbryta sin färd tidigare än planerat, på grund av tidigare avvikelser, för att kunna komma tillbaka i sitt planerade efterföljande läge bör inte bli föremål för bokningsavgift - vilket skulle motverka incitamentet att återgå till planerat läge så fort som möjligt.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Nivån på debiteringen för de tåglägen som inte avbokas men som ändå inte nyttjas behöver vara högre än för de tåglägen som avbokas, för att ge ett incitament att avboka så tidigt som möjligt.

En förändring enligt det här förslaget ger bättre förutsättningar att synliggöra outnyttjad kapacitet.

## Avsnitt 5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Att inställelser kan göras till nästföljande dag efter den aktuella avgångsdagen är ett steg i rätt riktning. Green Cargo ser gärna att denna tid utökas till minst tre dagar efter avgångsdagen, men helst 7 dagar och därmed samma hantering som Topas. Stora störningar brukar särskilt vintertid kunna hålla på i flera dygn, och i regel hinner vi inte då att ställa in alla tåg. Vi anser heller inte att OPAL nummer ska behöva anges, det ska räcka att konstatera att det är en störning.

#### **Trafikverkets kommentar:**

I riskanalysen, som var en del av beslutsunderlaget för Trafikverkets förslag till att ge möjlighet att registrera avbokade/inställda tåg i efterhand, konstaterades att i stort sett alla identifierade riskhändelser fick ökade riskprodukter ju längre tid som möjligheten till registrering förlängdes. Att tillämpa möjligheten att registrera avbokande/inställda tåg i efterhand under längre tid än under "efterföljande driftdygn" skulle också medföra att Trafikverket skulle behöva omfördela eller utöka personalstyrkan på grund av ökad arbetsbelastning samt systemutveckling för att kunna skapa ett systemstöd för att hålla reda på tåg som inte avgått och som möjligen kan komma att avbokas. Trafikverket återgår därför till det arbetssätt som även tidigare har tillämpats.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Följande uppgifter ska registreras i samband med avbokning/inställelse i efterhand:

- förklaring till inställelse samt hänvisning till händelsenummer i OPAL, samt datum för händelse

eller

- hänvisning till aktuell störning samt datum för störning.

Undantag från ovanstående regel:

- undantag kan göras för tåglägen som sträcker sig över flera dygn
- förfarandet gäller inte när tågläget framförs på System M. I de fallen gäller att tåglägen ska avbokas omgående.

## Avsnitt 5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi ställer oss frågande om dagens utformning av systemet med kvalitetsavgifter uppfyller sitt syfte. Såsom systemet är uppbyggt idag upplever vi att det allt för ofta förekommer en godtycklighet i bedömningen av verklig orsak, vilket skapar en administrativ börda för både Trafikverket och järnvägsoperatör att utreda och begära ny kodning, snarare än att det skapar incitament att minimera driftstörningar i järnvägssystemet. Det saknas också incitament att minimera konsekvenserna av en driftstörning där ingendera parten anses som vållande (till exempel vid följdorsaker och olyckor, tillbud eller yttre omständigheter) - vilket vi menar bör åligga Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Initialt orsakskodas en händelse utifrån den information som finns för tillfället. Information kan tillkomma som gör att orsakskoden ändras enligt gällande process.

Trafikverket planerar inte att införa avgifter på F- och O-koder i nuläget.

## Avsnitt 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

### YTTRANDE FRÅN NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Det är i JNB som Trafikverket bland annat anger förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller. NTR har valt att yttra sig över de föreslagna förändringarna av banavgifter i JNB 2026. NTR avstyrker Trafikverkets förslag till ökade avgifter och föreslår i stället att fördelningen av banavgifter mellan person- och godstrafik ska återställas till JNB 2024 i avvaktan på Trafikverkets pågående regeringsuppdrag<sup>1</sup> om översyn av banavgifter. Det är nödvändigt av hänsyn till industrin och handelns internationella konkurrenskraft och ambitionerna om överflyttning av gods från väg till järnväg.

[Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter](#) ålade Trafikverket att i JNB 2025 ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godstrafiken respektive persontrafiken på järnväg betalar. Detta innebär att godstrafiken betalar 335 miljoner kronor mer och persontrafiken 250 miljoner kronor mindre av de totala banavgifterna år 2025 jämfört med 2024. Banavgifterna för godstransporter på järnväg ökar med närmare 40 procent i genomsnitt, men ju tyngre tåg desto högre banavgifter, vilket innebär att för den svenska basindustrins tunga transporter på järnväg ökar banavgifterna med 55 procent. Järnvägen utgör ofta stommen i basindustrins logistikkedja.

Den senaste utvecklingen på järnvägen innebär i allt större utsträckning en konkurrensnackdel för företag med ett stor beroende av godstransporter på järnväg. Den föreslagna höjningen av banavgifter med omkring fyra procent i JNB 2026 skulle ytterligare försämra den internationella konkurrenskraften för industrin och handeln samt verka inflationsdrivande mot svenska konsumenter och företag som använder järnvägen som en del av sina logistikkedjor.

NTR anser att höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg, och motverkar därigenom *transporteffektivitet*, minskar kapacitetsutnyttjandet av Sveriges järnvägar och försvårar Sveriges möjligheter att nå ESR-målen.

NTR vill utöver ovan synpunkter hänvisa till skrivelserna *Angående aviserad ökning av banavgifter för godstrafik på järnväg*<sup>2</sup>, som NTR lämnade till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson den 27 november 2023 respektive *Förläng och stärk miljökompensationen för godstrafik på järnväg*

<sup>1</sup> Regeringen gav den 20 juni 2024 Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2025.

<sup>2</sup> <https://transportrad.se/naringslivet-oroar-sig-for-hojda-banavgifter/>

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

*för att motverka aviserad ökning av banavgifter<sup>3</sup>, som NTR lämnade till finansminister Elisabeth Svantesson och infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson den 31 maj 2024.*

### **Trafikverkets kommentar:**

Det pågående regeringsuppdraget rörande banavgifter på statens järnvägsnät är inte direkt kopplat till de årliga avgiftsuttagen som offentliggörs i JNB. Trafikverkets avgiftsuttag får differentieras utifrån en rad olika parametrar så att slitagekostnader fördelas bland brukare. Det samlade avgiftsuttaget ska täcka de direkta kostnaderna.

Nivån på banavgifterna ses över i pågående regeringsuppdrag.

## YTTRANDE FRÅN SKOGSINDUSTRIERNA

[Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter](#) ålade Trafikverket att i JNB 2025 ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg respektive persontåg betalar. Detta innebar att godståg betalar 335 MSEK mer och persontåg 250 MSEK mindre av de totala banavgifterna årligen. Ju tyngre tåg desto högre banavgifter vilket innebar att skogsindustrins tågtransporter får 55 % högre banavgifter i JNB 2025 jmf JNB 2024.

Skogsindustrin ser att höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg, vilket är direkt transportineffektivt, minskar kapacitetsutnyttjandet av Sveriges järnväg och motverkar Sveriges möjligheter att nå ESR-målen.

*Skogsindustrierna noterar att den skeva fördelningen av hur banavgifter tas ut kvarstår i föreslaget för JNB 2026, samt att totala banavgifterna höjs med ytterligare 4 %.*

Regeringen har den 20:de juni 2024 givit Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). I uppdraget ingår bla att: ”För att främja ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av spårkapaciteten ska Trafikverket också analysera och bedöma hur avgifterna bättre kan användas för att styra användningen av tillgänglig kapacitet”.

*I väntan på redovisning av detta regeringsuppdrag yrkar Skogsindustrierna på att JNB 2026 följer JNB 2024 års fördelning och typer av banavgifter.*

<sup>3</sup> <https://transportrad.se/naringslivet-vill-ha-miljokompensation-for-hoid-banavgift/>

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Därför anser skogsindustrin att:

- De höga banavgifterna för godståg ska sänkas genom att återgå till JNB 2024 års fördelning av banavgifter.
- Tåglägesavgift och passageavgift baserat på kapacitetsanvändning ska återinföras.
- Grundlig samhällsekonomisk analys av höjningarna av banavgifter för godstågen ska göras.
- Spåravgift och tåglägesavgift ska ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten.
- Differentieringen för uppställningar ifrågasätts.

### Konsekvenser av föreslagna banavgifter

Föreslagna avgifter gynnar tåg som är lätt lastade och missgynnar tåg som är tung lastade. Trafikverket skriver själva i [Effekter av förändrade banavgifter](#) ang JNB 2025 att: ”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 höga avgifterna för godståg bör sänkas!** Förslagsvis genom att återställa till JNB2024 års fördelning.

[Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter](#) ålade Trafikverket att i JNB 2025 ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg respektive persontåg betalar. Detta innebar att godståg betalar 335 MSEK mer och persontåg 250MSEK mindre av de totala banavgifterna vilka dessutom höjdes med 3,3 % från 2 486MSEK till 2 569 MSEK i JNB 2025. Ju tyngre tåg desto högre banavgifter vilket innebar att skogsindustrins tågtransporter fick 55 % högre banavgifter i JNB 2025 jmf JNB 2024.

**Tabell 10 Totala avgifter år 2024 och 2025, samt totala marginalkostnader för vidmakthållande av infrastruktur, miljoner kronor**

År	Totalt tågtrafik		Persontrafik		Godstrafik	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Totala banavgifter	2 486	2569	1584	1332	901	1236

Källa: [Effekter av förändrade banavgifter](#) i JNB 2025, sid 15

Skogsindustrin ser att höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg, vilket är direkt transportineffektivt, minskar kapacitetsutnyttjandet av Sveriges järnväg och motverkar Sveriges möjligheter att nå ESR-målen.

**Trafikverket bör återinföra tåglägesavgift och passageavgift baserad på kapacitetsanvändning** så att den styr mot en

transporteffektiv kapacitetsanvändning, förslagsvis i enlighet med JNB 2024. Vi ser redan nu hur JNB2025 styr godståg att passera genom tex Sundsvall i stället för att välja andra järnvägar.

Trafikverket bör göra en **grundlig samhällsekonomisk analys av de planerande höjningarna av banavgifter för godstågen**. Enligt Trafikverket förväntas höjningen av banavgifterna i JNB2025 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. Viktigt att analysen utgår ifrån ett utifrån och in-perspektiv där svensk konkurrenskraft och optimalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen är i fokus. Om ett innifrån och ut-perspektiv ska användas är det viktigt att ta hänsyn till att flera faktorer utöver axellaster spelar in i slitaget och kostnaden för underhåll, som t. ex. tågets hastighet, de ingående fordonen i tåget och dess vagnegenskaper. Detta bör också vägas in i spåravgiftens tariffer.

**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**.



Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

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.

### **Trafikverkets kommentar:**

Det pågående regeringsuppdraget rörande banavgifter på statens järnvägsnät är inte direkt kopplat till de årliga avgiftsuttagen som offentliggörs i JNB. Trafikverkets avgiftsuttag får differentieras utifrån en rad olika parametrar så att slitagekostnader fördelas bland brukare. Det samlade avgiftsuttaget ska täcka de direkta kostnaderna.

Nivån på banavgifterna ses över i pågående regeringsuppdrag.

Tjänsten uppställning är kraftigt skattesubventionerad och Trafikverket kommer behöva se över prissättningen.

## **YTTRANDE FRÅN SVEMIN**

Bakgrund

Trafikverket ska enligt Järnvägsmarknadslagen ta ut banavgifter från järnvägsföretag motsvarande den kostnad som uppstår som en följd av framförandet av järnvägsfordon. I Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) anger Trafikverket förutsättningarna för att bedriva tågtrafik och ansöka om att få använda kapacitet i det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. I JNB 2026 anger Trafikverket förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller. Banavgifter

utgör ett komplement till den finansiering av kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur som i övrigt finansieras via anslag. I förslaget för JNB 2026 ingår kraftigt höjda banavgifter kombinerat med en struktur som gynnar tåg som är lätt lastade och därmed missgynnar tåg som är tungt lastade.

### **Svemins huvudsakliga synpunkter**

- En höjning av banavgifterna enligt förslaget i JNB 2026 kommer att försämra järnvägsgodset konkurrenskraft då förändringen dels kommer att höja godstrafikens transportkostnader på svensk järnväg, dels gynna persontrafiken på bekostnad av godstrafiken.
- Banavgifterna för godståg bör sänkas och fördelas utifrån JNB 2024 där passageavgifter och differentierade banavgifter baserade på geografiskt läge och tidpunkt på dygnet finns kvar i syfte att öka tunga godstransporters incitament att köra på natten och därmed minska trängsel på spåren under dagtid.
- Vår uppmaning till regeringen och Trafikverket är att aviserade avgiftsökningar resulterar i att mer pengar tilldelas till järnvägen i kommande beslut om den nationella åtgärdsplaneringen senast 2026.
- Trafikverket bör tydligare redogöra för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen på de sträckor där avgifterna genereras.
- De höjda banavgifterna behöver användas för att utföra alla de planerade åtgärderna på Malmbanan.

### **Stärk godstrafikens konkurrenskraft och höj kapacitetsutnyttjandet**

Regeringen gav i juni 2024 Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. Syftet med översynen är att använda järnvägen effektivare och att stärka järnvägens konkurrenskraft. Detta är ett välkommet initiativ och belyser den situation vi befinner oss i efter många år av höjda banavgifter i Sverige. Faktum är att banavgifterna för godsoperatörerna på den svenska järnvägen ökat dramatiskt på runt 500 procent mellan 2012-2025 vilket försämrat konkurrenssituationen för järnvägsgodset. Regeringens uppdrag till Trafikverket innehåller bland annat följande beskrivning:

*”För att främja ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av spårkapaciteten ska Trafikverket också analysera och bedöma hur avgifterna bättre kan användas för att styra användningen av tillgänglig kapacitet”.*

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Tyvär kan vi konstatera att föreliggande förslag i JNB 2026 går i motsatt riktning där tyngre tåg får höjda banavgifter. Konsekvensen blir att incitamenten styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg. En utveckling som vore direkt transportineffektiv då den skulle minska kapacitetsutnyttjandet av svensk järnväg. Vi anser att huvudinriktningen bör vara banavgifter som snarare premierar längre och tyngre godståg, inte kortare och lättare.

Därtill kan vi konstatera att JNB 2025 ändrade fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg respektive persontåg betalar. Från och med JNB 2025 betalar godståg årligen 335 miljoner kr mer och persontåg 250 miljoner kr mindre av de totala banavgifterna. En omfördelning som tyvärr går stick i stäv med infrastrukturpropositionen för 2026-2037 om att stärka förutsättningarna för godstrafiken. Vi ser nu en fortsatt utveckling där höjningen av banavgifterna dels kommer att höja godstrafikens transportkostnader på svensk järnväg, dels gynna persontrafiken på bekostnad av godstrafiken.

Sverige har en konkurrensnackdel i form av långa avstånd inom landet och till de globala marknaderna. Det föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter tillika sämre konkurrenskraft. Svemin instämmer med Trafikverket om att väl utformad prissättning av transporter kan bidra till att transportsystemet används mer effektivt men vi motsätter oss höjningar av banavgifter som direkt försämrar godstransporternas konkurrenskraft. Vår tydliga uppmaning till regeringen och Trafikverket är att aviserade avgiftsökningar resulterar i att mer pengar tilldelas till järnvägen i kommande beslut om den nationella åtgärdsplaneringen senast 2026.

Höjda banavgifter är en rimlig finansieringsform om de investeras i de sträckor där de genereras för att säkerställa en rättvis förbättring av infrastrukturen. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att verksamheter som är beroende av järnvägstransporter inte har märkt av nyttan av de senaste årens höjda banavgifter. Vi ser det därför som viktigt att Trafikverket tydligare redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen och vilka positiva effekter dessa investeringar eventuellt medför. Vi som transportköpare behöver helt enkelt veta vad vi får för pengarna.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Det pågående regeringsuppdraget rörande banavgifter på statens järnvägsnät är inte direkt kopplat till de årliga avgiftsuttagen som offentliggörs i JNB. Trafikverkets avgiftsuttag får differentieras utifrån en rad olika parametrar så att slitagekostnader fördelas bland brukare. Det samlade avgiftsuttaget ska täcka de direkta kostnaderna. Nivån på banavgifterna ses över i pågående regeringsuppdrag.

## Avsnitt 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Likt den viktiga, av Trafikverket efterfrågade, informationen om hållplatsinformation för ersättningstrafik, vilket inbegriper information som berör den fysiska stationsmiljön, ser vi ett behov av att systematiskt återinföra och utveckla arbetet med plattformslägen. Det är ett arbete som behöver koordineras av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare utifrån gällande standarder och för att kunna uppdatera informationen i av Trafikverket tillhandahållna system som beskriver infrastrukturen. Det är en viktig fråga givet att allt längre tåg är att vänta framöver givet den knappa kapacitet som finns att tillgå och att tiden för resandeutbyten inte ska bli ohanterligt lång, vilket inte främjar punktlighetsperspektivet.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Frågan är relevant och behovet tydligt men Trafikverket har för närvarande inga aktiviteter inplanerade vad gäller att ta fram lösningar för att kunna guida resenärer till rätt ställe på plattform. Ett sådant arbete kräver också mycket av alla operatörer för att hitta lösningar och skapa nödvändig information. Frågan lyfts in till det branschgemensamma arbetet som sker inom ramen för JBS.

## Avsnitt 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge).

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Vid omledningar som orsakas av Trafikverket infrastruktur anser Green Cargo att spåravgift och tåglägesavgift ska tas ut enligt ordinarie färdväg. Det är orimligt att tågoperatörerna dels ska stå för den ökade ledtiden en omledning innebär, och dessutom få ökade infrakostnader. JF omleder aldrig tåg självmant utan det sker när det av någon orsak är stopp på ordinarie bana, oftast då pga infrastruktur.

Angående spåravgift så finns det absolut ett samband med tågens bruttovikt och tågens genomsnittliga axellast gällande kostnaden för underhåll. Det är dock flera faktorer som spelar in i slitaget och kostnaden för underhåll. Exempel på det är tågets hastighet, de ingående fordon i tåget och dess vagnegenskaper. Detta borde vägts in i spåravgiftens tariffer. Olyckligt nog har Trafikverket i sin avgiftsstruktur för spåravgift helt ignorerat detta, och nöjt sig med att peka ut tunga tåg som orsak till slitaget på infrastrukturen.

**Trafikverkets kommentar:**

Förändringen i uttag av spår- och tåglägesavgifter vid omledning är en anpassning till Järnvägsmarknadslagen (2022:365) 8 kap 3§: Avgifter för användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§. Trafikverkets avgiftsuttag måste ske enligt gällande lagstiftning och kan inte avtalas bort. Detta innebär att spår- och tåglägesavgifterna beräknas efter faktisk nyttjad färdväg vid omledning, oavsett vilken färdväg som tidigare tilldelats.

Trafikverkets banavgifter står i överensstämmelse med 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365) och med genomförandeförordning (EU) 2015/909. I nuläget planerar Trafikverket inte att differentiera avgifterna utifrån andra faktorer än tågens medelaxellast, men Trafikverket har ett pågående regeringsuppdrag där en översyn av de direkta kostnadernas storlek och eventuella differentiering analyseras. Det regeringsuppdraget har sluttidpunkt 2025-06-30 och resultatet presenteras i anslutning till det datumet.

**YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB****2. Avgifter**

Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter ålade Trafikverket att i JNB 2025 ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg respektive persontåg betalar. Detta innebär att godståg betalar 335 MSEK mer och persontåg 250 MSEK mindre av de totala banavgifterna årligen. Ju tyngre tåg desto högre banavgifter.

Hector Rail ser att höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot lägre tågvikter vilket innebär kortare, lättare och mindre godståg, vilket är direkt transportineffektivt, minskar kapacitetsutnyttjandet av Sveriges järnväg och motverkar Sveriges möjligheter att nå ESR-målen.

Hector Rail anser att den nya fördelningen av avgifter innebär en nackdel för godstrafiken och sannolikt kommer att minska volymen gods på järnväg.

Hector Rail noterar att den skeva fördelningen av hur banavgifter tas ut kvarstår i föreslaget för JNB 2026, samt att totala banavgifterna höjs med ytterligare 4 %.

Regeringen har den 20:de juni 2024 givit Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). I uppdraget ingår bla att: ”För att främja ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av spårkapaciteten ska Trafikverket också analysera och bedöma

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

hur avgifterna bättre kan användas för att styra användningen av tillgänglig kapacitet”.

I väntan på redovisning av detta regeringsuppdrag yrkar Hector Rail på att JNB 2026 följer JNB 2024 års fördelning och typer av banavgifter.

Därför anser Hector Rail att:

- De höga banavgifterna för godståg ska sänkas genom att återgå till JNB 2024 års fördelning av banavgifter.
- Tåglägesavgift och passageavgift baserat på kapacitetsanvändning ska återinföras.
- Grundlig samhällsekonomisk analys av höjningarna av banavgifter för godstågen ska göras.
- Spåravgift och tåglägesavgift ska ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten.
- Differentieringen för uppställningar ifrågasätts.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Det pågående regeringsuppdraget rörande banavgifter på statens järnvägsnät är inte direkt kopplat till de årliga avgiftsuttagen som offentliggörs i JNB. Trafikverkets avgiftsuttag får differentieras utifrån en rad olika parametrar så att slitagekostnader fördelas bland brukare. Det samlade avgiftsuttaget ska täcka de direkta kostnaderna.

Nivån på banavgifterna ses över i pågående regeringsuppdrag.

## YTTRANDE FRÅN LKAB

### **Banavgifter och kapacitet**

Banavgifterna för malmtågen kommer att öka kraftigt med 55% enligt JNB 2025 jämfört med innevarande år och fortsätter enligt JNB 2026 att öka med ytterligare 4%.

En kraftig omfördelning görs dessutom i JNB 2025 mellan gods- och malmtågstrafiken jämfört med persontågstrafiken, där den tyngre trafiken belastas med ytterligare 335 mkr medan den lättare persontågstrafiken sänks med 250 mkr årligen.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Det pågående regeringsuppdraget rörande banavgifter på statens järnvägsnät är inte direkt kopplat till de årliga avgiftsuttagen som offentliggörs i JNB. Trafikverkets avgiftsuttag får differentieras utifrån en rad olika parametrar så

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

att slitagekostnader fördelas bland brukare. Det samlade avgiftsuttaget ska täcka de direkta kostnaderna.

Nivån på banavgifterna ses över i pågående regeringsuppdrag.

## Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med 7 kap. 28 § i järnvägsmarknadslagen (2022:365). Syftet med kvalitetsavgifter är att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet och att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Förslag till tillägg:

- Trafikverket skall i sin hantering av kvalitetsavgifter säkerställa en objektiv och opartisk ärendehantering. Beslut om kodning ska baseras på en noggrann och händelsebaserad utredning, oberoende av Trafikverkets ärendehanteringskapacitet. Avsikten är att kodningen konsekvent och korrekt skall spegla verkliga händelser för att undvika orättvis belastning på operatörer.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket strävar efter att alltid arbeta objektiv och opartisk med ärendehantering och arbetar likt det som beskrivs ovan. Vi anser inte att texten i JNB behöver justeras med anledning av det.

### YTTRANDE FRÅN INFRANORD AB

Infranord AB, och sannolikt övriga järnvägsföretag som bedriver samma typ av verksamhet som vi, har historiskt varit undantagna från styrning med kvalitetsavgifter då man i princip aldrig trafikerar järnvägsnätet / använder sig av infrastrukturen enligt fastställd tågplan.

Under 2024 har Infranord felaktigt blivit fakturerade kvalitetsavgifter. Tidigare år har kvalitetsavgifter automatiskt krediterats, men 2024 har vi tvingats reklamera fakturor och en konstruktiv dialog är inledd för att korrigera felaktigt fakturerade kvalitetsavgifter. Ärendet är inte avslutat, men följande har framkommit:

- För att undvika kvalitetsavgift skulle Infranord vid varje enskilt tillfälle där tågläge begärs behöva ange viss kategori-kod.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

- Om någon av de många anställda med behörighet att begära tågläge för Infranord missar detta och tilldelas fel kod kan man enligt JNB avsnitt 5.7.6 begära förnyad bedömning, men enligt stipulerade tider skulle Infranord tvingas bevaka samtliga tåglägen för att undvika felaktigt fakturerade kvalitetsavgifter.

För Infranord, våra kollegor med samma verksamhet och Trafikverket driver det nuvarande formella upplägget administrativa kostnader som med utnyttjande av IT-teknik kan undvikas.

Infranord vill därför föreslå att:

1. Att man i punkt 5.7.5 JNB 26 tydliggör att järnvägsföretag som inte trafikerar järnvägsnätet / använder sig av infrastrukturen enligt fastställd tågplan är undantagna från styrning med kvalitetsavgifter.
2. Att kodifiering för sådana järnvägsföretag registreras som "default" i Trafikverkets system och då eliminerar risk för individuella misstag.
3. Att järnvägsföretag som i sin verksamhet kan komma att omfattas av kvalitetsavgifter därmed behöver två egenskapskoder och är ansvariga för att när man trafikerar järnvägsnätet / använder sig av infrastrukturen enligt fastställd tågplan ändrar till den orsakskod som medför styrning med kvalitetsavgifter.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Denna fråga är för omfattande och komplex för att hanteras i det externa samrådet för JNB 2026. Synpunkten har vidarebefordrats till berörda inom Trafikverket.

## Avsnitt 5.7.1 Allmänna principer och 5.7.4 Rapportering av avvikelser

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Trafikverket redogör i kapitel 5.7.4 för hur rapportering av avvikelser sker i form av *"merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i Trafikverkets system för orsaksrapportering senast under tredje dagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation."*

I kapitel 5.7.1 anges dock *"med att orsaka avvikelse som resulterar i kvalitetsavgifter menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen vid första mätpunkten, ett tåg blir 5 minuter eller mer"*



Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

*försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra eller ett tågläge ställs in helt eller delvis, eller ändras på ett sätt som medför minskad kapacitet”*

Trots ovanstående skrivningar förekommer det i dagsläget frekvent att kvalitetsavgifter utgår då ett tåg blir mindre än endera tre eller fem minuter försenat vid första mätpunkten eller mellan två efterföljande mätpunkter under färd, och där Trafikverket genom operativa beslut senare under tågets färd väljer att nedprioritera tåget och på så vis orsakar en större merförsening överstigande fem minuter, vilket blir föremål för kvalitetsavgifter. Vi kan inte se att det finns stöd att härleda det operativa beslutet att orsaka en större merförsening senare, såsom beskrivits i fallet, till den mindre merförsening (understigande fem minuter) som uppstod initialt. Det behöver således förtydligas att orsaken för den kvalitetsavgiftsberättigade merförseningen (överstigande fem minuter) inte ska kunna härledas till en merförsening som inte omfattas av kvalitetsavgiftsprincipen (det vill säga som understiger fem minuter).

#### **Trafikverkets kommentar:**

Primärorsak eller initial försening ses som orsak till att efterföljande tågföringstekniska justeringar behöver göras och följer därav med i tågets orsakskodning. Detta förfarande gäller oavsett initial kod och vem som har incitamentet.

## Avsnitt 5.7.2 Kvalitetsavgift för merförseningar

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Kvalitetsavgift för D och I-kod har sänkts till 75 kr. Under T24 har det varit 125 kr som en balansering av att JIA-koderna avgiftssats. Här bör 125 kr gälla fortsatt. Gäller även T25.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Med syfte att ge incitament till att förbättra kvaliteten av tåglägestjänsten fattade Trafikverket beslut om att temporärt höja dessa avgifter under Tågplan T24. Enligt vad som tidigare kommunicerats i JNB 2024 AM 6 och i info avtalskund 2023-12-15 gällde avgiftshöjningen till 125 kr per merförseningsminut endast under tågplan T24.

## Avsnitt 5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Ansökan ska vara fullständigt ifylld, inklusive en adekvat motivering till kodändring. Ansökan kan inte kompletteras i efterhand.

Förslag till ersättning:

Trafikverket skall främja en öppen dialog för att fastställa korrekt kodning utifrån händelsens faktiska förlopp och respektera operatörens information. Ansökningar om kodändring skall omprövas vid saklig återkoppling, och avslag ska ges med tydlig motivering grundad i händelsen.

- Ansökans syfte är att säkerställa korrekt kodning. Trafikverket ska prioritera att rätta eventuella felaktigheter i kodningen och, om nödvändigt, efterfråga kompletteringar för att uppnå detta. Formella brister i ansökan ska inte vara grund för avslag när syftet är att korrigera en felaktig kodning.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket tar med sig synpunkten om dialog till kommande förbättringsåtgärder avseende hantering vid utredningar i överklagandeprocesserna.

### Avsnitt 5.7.6.3 Tvistlösning

#### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

Tvistlösningsfunktionen fattar samtliga beslut i tvistlösningsprocessen.

Förslag till ersättning:

Trafikverket ansvarar för att kodningen korrekt speglar den faktiska händelsen. Tvistlösningen är en sista möjlighet för Trafikverket att säkerställa och justera kodningen i enlighet med händelseförloppet.

Då Trafikverket innehar rollen som både part och beslutande instans i dessa ärenden är det av yttersta vikt att agera med tydlig opartiskhet. Vid avslag ska Trafikverket motivera beslutet genom att presentera objektivt underbyggd bevisning samt redogöra för hur händelseförloppet och den resulterande kodningen bedömts på ett sakligt korrekt sätt.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverkets tvistlösningsfunktion är oberoende i förhållande till Trafikverkets övriga verksamheter som berörs av Trafikverkets kvalitetsavgiftssystem. Utgångspunkten för tvistlösningsfunktionens arbete är gällande lagstiftning, Transportstyrelsens förelägganden, parternas trafikeringsavtal och järnvägsnätsbeskrivningen, övriga riktlinjer samt praxis.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Trafikverket ser inte behov av att formuleringen i järnvägsbeskrivningen ändras. Det finns möjlighet för järnvägsföretag att överklaga tvistlösningsfunktionens beslut hos Transportstyrelsen.

## Avsnitt 5.9 Fakturering och betalning

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

I punkten 5.9 finns ett förbud mot innehållande av betalning av s.k. avgifter samt ett kvittningsförbud som enbart gäller till förmån för Trafikverket. Dessa förbud är oskäliga och bör strykas.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Kvittningsförbudet är ett led i Trafikverkets skyldighet att ta ut konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Förbudet syftar till att förhindra att järnvägens aktörer ska behöva konkurrera med företag som utan rättmätig fordran skulle kunna skapa sig likviditet genom att hävda kvittning.

## Kapitel 6 Operativ drift

### Avsnitt 6.3 Operativa åtgärder

#### Avsnitt 6.3.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon

##### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi menar att definitionen av röjning (se nedan) är otillräcklig, då den bör ses som avslutad först när fordonet är flyttat och banan åter är farbar.

*”Påbörjad röjning definieras som när starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, alternativt växling (röjning inom driftplats) till hjälpbehövande järnvägsfordon.”*

#### **Trafikverkets kommentar:**

Regeringsuppdraget som varit till grund för formuleringen i JNB, handlar om att Trafikverket ansvarar för att evakuering och/eller röjning inleds enligt 8.5.1. Trafikverket och berört järnvägsföretag ska därefter arbeta för att evakuering och/eller röjning kan påbörjas inom följande tidsfrister.

Definitionen av vad som definieras som påbörjad evakuering och vad som definieras som påbörjad röjning är det som beskrivs i texten. Detta eftersom det endast är påbörjad evakuering eller påbörjad röjning som har dessa tidsfrister som beskrivs i 6.3.1.1.

## Avsnitt 6.3.2 Operativa regler

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi anser att det vore rimligt att ge långväga, internationella tåg en högre prioritet, då de har en påverkan på trafik i andra länder vilket Trafikverket inte kan råda över (till exempel om det internationella tåget är ett gränståg för ett banarbete i ett annat land).

#### **Trafikverkets kommentar:**

I sista stycket av 6.3.2 Operativa regler finns det beskrivet hur en begäran om förändrad, operativ prioritet ska ange vilka tåg som bedöms som särskilt störningskänsliga och motiven för detta.

Begäran måste sändas till Trafikverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att begäran ska kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram.

## Avsnitt 6.3.2.2 Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Det är ett välkommet steg i rätt riktning att möjliggöra omledning av tågfärd via annan driftplatsdel förutsatt att ruttkompatibilitet uppnås. Vi menar dock att det behövs ytterligare regelförenklingar för att uppnå en mer frekvent tillämpning av principen, vilket då skulle leda till att konsekvenser av operativa driftstörningar minskar. Idag upplever vi det lika komplicerat som det en gång var med SÄO som regelbok, vilket inte bör vara fallet med tanke på de tekniska hjälpmedel som idag står till buds.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel tillämpas bara när man måste frånga det planerade tågläget och är därmed inget som ska vara en frekvent tillämpning, utan hanteras enligt ordinarie störningshantering och nämnda TDOK.

Vilken typ av ytterligare regelförenklingar som avses framgår inte i yttrandet och är därmed svåra att svara på.

## Avsnitt 6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi saknar en skrivning om hur *lång tid* dialogen mellan järnvägsföretaget och Trafikverket får fortgå, innan Trafikverket ensidigt kan besluta om hur en röjningssituation ska hanteras. Det är idag allt för otydligt och i flera fall dröjer det därför orimligt länge innan röjning påbörjas.

#### **Trafikverkets kommentar:**

I bilaga 6 B Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer finns detta beskrivet.

Från "Nollpunkten" ska järnvägsföretag inkomma med skriftligt lösningsförslag inom 15 min. Trafikverket tar samtidigt fram ett förslag på helhetslösning för händelsen.

Trafikverket ska senast inom 22 min (senast inom 7 min efter att lösningsförslaget inkommit enligt ovan) fatta beslut enligt 8.5.1.

## Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

### Avsnitt 7.3.5.4 Avgifter – spår för uppställning

#### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET

Med bakgrund i de höjda kostnaderna för uppställningskapacitet förordar vi att Trafikverket omarbetar principen för hur avgift tas ut från att idag debitera utifrån spårlängden sett till *påbörjat hundratal meter* till att övergå till *påbörjat tiotal meter*. Skillnaden i avgift mellan ett spår som till exempel är 199 meter jämfört med 200 meter långt blir annars orimlig. Något som inte bidrar till att optimera fördelningen av uppställningskapacitet utifrån ett ekonomiskt styrningsperspektiv.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket tar med oss synpunkten i det nu startade arbetet med att utveckla tjänsten Spår för uppställning och dess avgiftsmodell.

## Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### YTTRANDE FRÅN INFRANORD AB

#### **JNB kapitel 8 och bilaga 8B – TRAV-skada eller Entreprenadskada?**

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

För Infranord AB, och övriga berörda järnvägsföretag, finns huvudsakligen två olika avtal att förhålla sig till om en olycka inträffar; dels Trafikeringsavtalet med Trafikverkets allmänna villkor i aktuell JNB, dels Entreprenadkontraktet med allmänna bestämmelser enligt AB 04/ABT 06.

Villkoren för skadehantering skiljer sig åt på mer än ett sätt, men det som skapar svårigheter för järnvägsföretaget är att kunna förutse och agera efter vilket av avtalen som ska tillämpas vid den aktuella händelsen. Detta eftersom det i princip aldrig är aktuellt att tillämpa båda på samma händelse. Anses skadan vara en s k TRAV-skada eller en Entreprenadskada?

Det är huvudsakligen två problem som uppkommer för järnvägsföretaget:

- Möjligheten att vid en Entreprenadskada lika skyndsamt som i en TRAV-skada kunna utreda sakförhållanden om man utpekats vara ansvarig för och skadeståndsskyldig för en uppkommen skada.
- Möjligheten att vid en Entreprenadskada uppfylla försäkringsbolagens krav om skriftligt krav från ägaren till skadad egendom. I entreprenader är det vanligt att parterna enas om att entreprenören ska utföra reparation på egen bekostnad varvid nödvändig dokumentation till försäkringsbolaget ofta saknas.

Urval och för sammanhanget relevanta utdrag av skillnader mellan skadereglering som "TRAV-skada" eller "Entreprenadskada".

<b>JNB Kap 8 och bilaga 8 B</b>	<b>Entreprenadkontrakt AB 04/ ABT 06</b>
<u>Preskriptionstid</u> Krav med anledning av skada ska framföras till den andra parten snarast och senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) från den tidpunkt då parten tog emot kravet, om det avser krav från tredje man.	<u>Preskriptionstid</u> Anspråk på skadestånd skall framställas skriftligen till motparten, om skadan framträtt under entreprenadtiden, senast tre månader efter dess utgång. <i>(Entreprenadtiden i basunderhållskontrakt är minst 5 år.)</i>
<u>Framställan</u> Skickas per e-post, oftast ca 2 månader efter händelsen, från avsändare "TRAV-skador@trafikverket.se" till av järnvägsföretaget utsedd mottagare.	<u>Framställan</u> Har mottagits muntligen, via URB eller i vissa fall genom notering i byggmötesprotokoll som sällan är tydligt utformade för utomstående läsare.

Med respekt för att befintlig terminologi, trots att den emellanåt gör text svårsläst, är nödvändig har vi internt i vår vardag förenklat den så att TRAV-skada uppkommer under tågfärd, spärrfärd eller växling när annat arbete inte utförs av, på eller med hjälp av järnvägsfordonet/maskinen. Det innebär att vi anser att det inte spelar någon roll om sagda tågfärd, spärrfärd eller växling sker inom eller utanför ett entreprenadkontrakts arbetsområde eller inom ett D-skydd.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Omvänt bör då gälla att det alltid är Entreprenadskada om järnvägsfordonet/maskinen används för att utföra arbete, stannat för att planera och påbörja arbete, stannat för att arbete som t ex lossning eller lastning ska ske och även om järnvägsfordonet/maskinen enbart används för att medföljande personal med eller utan utrustning ska inspektera, syna eller utföra ett uppdrag som kräver förflyttning utmed spåret.

Vårt önskemål är att tydliggöra när JNBs villkor ska följas vid skadereglering, och vi föreslår att man gör ett tillägg under lämpligt avsnitt i Bilaga 8B som definierar att *”JNBs bestämmelser ska tillämpas på samtliga skador som uppkommer under tågferd, spärrferd eller växling när arbete inte utförs av, på eller med hjälp av järnvägsfordonet/maskinen som omfattas av ett entreprenadkontrakt.”*

Trafikverkets pågående projekt ”Säkrare Arbeten i spår” är i färd med att ta fram förslag på förändrade, förtydligade och förbättrade regelverk kring arbete med/av spårgående arbetsmaskiner, såväl inom avstängt spår (spårdisposition) som under färd. Nytt regelverk ska skickas på remiss under 2025 och kanske blir frågan om skadereglering tydliggjord.

Infranords bedömning är att frågan om en tydligare gränsdragning mellan TRAV-skada och entreprenadskada kommer att vara lika angelägen då.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Det är svårt att avgöra på förhand om en händelse utgör en TRAV-, eller entreprenadskada, detta måste bedömas från fall till fall. Vi kommer att ta hänsyn till vad som framkommer i det pågående projektet ”Säkrare arbeten i spår” om det är tillämpligt. Trafikverket gör inga ändringar i villkoren för skadereglering just nu.

## YTTRANDE FRÅN SJ AB

### SJs synpunkt:

SJ AB har under många års tid framfört synpunkter på Trafikverkets allmänna avtalsvillkor utan att det föranlett någon ändring. Det vittnar om att villkoren är ensidigt dikterade av Trafikverket och att samrådet i denna del enbart sker för formens skull.

SJ AB nöjer sig därför i år med att konstatera att villkoren är obalanserade, inte minst då det saknas påföljder när Trafikverket begår avtalsbrott. Tvärtom har Trafikverket friskrivit sig från i princip allt ansvar för de kostnader som uppstår hos järnvägsföretag när Trafikverket brister i sin leverans, dvs vid brott mot avtalade bestämmelser eller tvingande lagstiftning.

En förändring av avtalsvillkoren är nödvändig för att skapa balans och rimlig riskfördelning och därmed öka järnvägsbranschens konkurrenskraft.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket är mån om att relationen mellan Trafikverket och kunderna ska präglas av samförstånd och konstruktiv dialog, men det är också givet att detta måste ske inom ramen för det tillämpliga regelverket. Det innebär att det finns begränsningar i utrymmet att föra förhandlingar med enskilda kunder.

De villkor som ingår i JNB är föremål för kontinuerlig dialog och även rättslig prövning. Trafikverket har att förhålla sig till vad som kommer ut därav.

## YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

### 1. Inledning

Under många års tid har de tågoperatörer som trafikerar Trafikverkets infrastruktur – däribland Hector Rail AB – framfört synpunkter på Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, både inom samrådsförfarandena och i andra kanaler.

Våra synpunkter har varken beaktats eller hörsammats i något av de forum som har stått till buds. Trafikverkets samrådsförfarande kan inte betraktas som annat än illusoriskt och något som Trafikverket genomför enbart för att uppfylla formella krav.

Att lägga tid på att yttra oss över JNB 2026 med ovanstående erfarenhet är därmed inte försvarbart.

På ett övergripande plan nöjer sig Hector Rail AB med att konstatera att villkoren – då liksom nu – är obalanserade och ensidigt dikterade. Det saknas i princip helt påföljder för Trafikverket när Trafikverket begår avtalsbrott. Tvärtom har Trafikverket friskrivit sig från i princip allt ansvar för de kostnader som uppstår hos järnvägsföretag när Trafikverket brister i sin leverans, dvs vid brott mot avtalade bestämmelser eller tvingande lagstiftning.

En förändring av avtalsvillkoren är nödvändig för att skapa balans och rimlig riskfördelning mellan parterna och därmed öka järnvägsbranschens konkurrenskraft.

Mot bakgrund av senaste årets händelser samt de innevarande och kommande avgiftshöjningarna önskar dock Hector Rail AB lämna särskilda synpunkter avseende nedan rubricerade områden.



**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket är mån om att relationen mellan Trafikverket och kunderna ska präglas av samförstånd och konstruktiv dialog, men det är också givet att detta måste ske inom ramen för det tillämpliga regelverket. Det innebär att det finns begränsningar i utrymmet att föra förhandlingar med enskilda kunder.

De villkor som ingår i JNB är föremål för kontinuerlig dialog och även rättslig prövning. Trafikverket har att förhålla sig till vad som kommer ut därav.

## Avsnitt 8.5.7 Ersättning vid röjning

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

I punkt 8.5.7 finns en reglering där det föreskrivs att vid skadehändelse där Trafikverket får anses som vållande, har Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning för röjnings- och bärgningskostnad även om inte sakskada uppkommit. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning, annars betalar Trafikverket inte ut någon ersättning. Bestämmelsen är otydlig då det inte går att utläsa om den angivna tidsfristen gäller för alla krav för röjnings- och bärgningskostnader eller om fristen enbart gäller för röjnings- och bärgningskostnader där sakskada i övrigt inte uppkommit. Oaktat detta är regleringen varken är rimlig eller ändamålsenlig då den utgör en ytterligare tidsfrist som oftast är kortare och löper parallellt med tidsfristen som gäller för framställande av krav i punkten 8.6.9. Vår uppfattning är att tidsfristen i punkt 8.5.7 under alla förhållanden inte bör vara kortare än den tidsfrist som gäller för framställande av krav enligt punkten 8.6.9.

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket tar till sig er synpunkt och ändrar tidsgränsen till 90 dagar för "begäran om ersättning för röjnings- och bärgningskostnad även om inte sakskada har uppkommit" enligt avsnitt 8.5.7 i JNB 2026.

Trafikverket anser inte att bestämmelsen är otydligt formulerad, den nuvarande texten behålls.

## Avsnitt 8.6 Ersättningsansvar

### YTTRANDE FRÅN TÅGFÖRETAGEN

#### Samrådssvar på samrådsutgåvan Järnvägsnätbeskrivning 2026

##### 1. JNB:s roll som avtalsbilaga till trafikeringsavtal

Inom ramen för sin roll som infrastrukturförvaltare av järnvägsnätet tilldelar Trafikverket tåglägen (infrastrukturkapacitet). Tilldelningen regleras av järnvägsmarknadslagen (2022:365). En förutsättning för att ett järnvägsföretag ska få rätt att nyttja tilldelade tåglägen är att företagen ingår ett avtal med Trafikverket beträffande utnyttjandet av järnvägen ("Trafikeringsavtal"). Trafikeringsavtalet reglerar de administrativa, tekniska och ekonomiska frågor som behövs för utnyttjande av tåglägen. Villkoren följer dels av författningar, dels av avtal med Trafikverket (se 7 kap. 27 § järnvägsmarknadslagen).

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller som en del av Trafikeringsavtalen. Dessa allmänna avtalsvillkor återfinns i Järnvägsnätsbeskrivningen ("JNB"), som fastställs årligen. JNB ska enligt 7 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen upprättas efter samråd med berörda företag, däribland Tågföretagens medlemmar. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

## **2. Generellt om JNB:s ansvarsfriskrivningar**

Tågföretagens medlemmars skador på grund av Trafikverkets avtalsbrott uppgår varje år till betydande belopp.

Tågöretagen och dess medlemmar har under lång tid försökt förmå Trafikverket att justera sina ansvarsfriskrivningar i avsnitt 8.6.1 JNB. Vad gäller ersättningsansvar innehåller villkoren långtgående ansvarsfriskrivningar. Ansvarsfriskrivningarna är långtgående och innebär bl.a. att part inte bär något ansvar för skada som motparten lidit till följd av ett avtalsbrott (t.ex. vid försenad, utebliven eller felaktig leverans av tåglägen) eller för ren förmögenhetsskada i övrigt.

Försöken att anpassa och balansera ansvarsfriskrivningarna har dock hittills varit fruktlösa. Järnvägsföretagens verksamhet är beroende av tillgång till statens järnvägsnät.

Järnvägsföretagen således, för att kunna nyttja järnvägsnätet, tvungna att ingå avtal på vilka villkor Trafikverket än beslutar om.

Enligt Tågöretagens medlemmars mening står det klart att ansvarsfriskrivningarna i avsnitt 8.6.1 i JNB är oskäligen. Den uppfattningen vinner stöd av ett rättsutlåtande från före detta justitierådet Torgny Håstad, som Trafikverket tagit del av tidigare.

Mot denna bakgrund är förändringar av ansvarsfriskrivningarna nödvändiga för att skapa balans och rimlig och relevant riskfördelning mellan parterna och därmed öka järnvägsbranschens konkurrenskraft.

### 3. Tillägg av ”genom vållande” i JNB

I sammanhanget noterar vi att Trafikverket inför JNB 2026 i punkt 8.6.6 lagt till ”*genom vållande*”. Att lägga till denna formulering har en avgörande juridisk effekt på Trafikverkets ansvar för återkrav enligt 8.6.6. Enligt den äldre versionen kan avtalsparten kräva ersättning från Trafikverket om Trafikverket helt enkelt har orsakat skadan, dvs ett strikt ansvar. I den nya versionen krävs däremot att Trafikverket har varit vårdslöst eller oaktsamt för att återkrav ska vara möjligt. Detta skärper kraven på bevisning, vilket kan innebära att avtalsparten har svårare att få ersättning.

Till detta ska noteras att ett vållandeansvar strider mot vad som anges i Art. 8 i Bihang E till COTIF 99, som i grunden är tvingande, där det föreskrivs ett i princip strikt ansvar för saksador, personsador och vissa ekonomiska skador som orsakas transportör. Den nya texten skulle således inte tillämpas vid en domstolsprövning.

Mot denna bakgrund är det av yttersta vikt att det föreslagna tillägget inte tas in i JNB 2026.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket är mån om att relationen mellan Trafikverket och kunderna ska präglas av samförstånd och konstruktiv dialog, men det är också givet att detta måste ske inom ramen för det tillämpliga regelverket. Det innebär att det finns begränsningar i utrymmet att föra förhandlingar med enskilda kunder.

De villkor som ingår i JNB är föremål för kontinuerlig dialog och även rättslig prövning. Trafikverket har att förhålla sig till vad som kommer ut därav.

Vi tar till oss synpunkten och återgår till den förutvarande texten i 8.6.5 och 8.6.6, texten ”genom vållande” stryks därmed ut båda avsnitten.

## Avsnitt 8.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift

### YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB

#### Punkt 8.6.6

Det noteras att Trafikverket har lagt till ”*genom vållande*” i punkten 8.6.6 i JNB. Att lägga till orden ”*genom vållande*” har en avgörande juridisk effekt på Trafikverkets ansvar för återkrav. I den äldre versionen kan avtalsparten återkräva ersättning från Trafikverket om Trafikverket helt enkelt har orsakat skadan, dvs. ett strikt ansvar. I den nya versionen av punkt 8.6.6 krävs däremot – såvitt Hector Rail AB kan avgöra – att Trafikverket har varit

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

vårdslöst eller oaktsamt för att återkrav ska vara möjligt. Detta skärper kraven på bevisning, vilket kan innebära att avtalsparten har svårare att få ersättning.

Till detta ska noteras att ett vållandeansvar strider med vad som anges i Artikel 8 i Bihang E till COTIF 99, som i grunden är tvingande, där det föreskrivs ett strikt ansvar för saksador, personskador och vissa ekonomiska skador som orsakas transportör eller dennes personal. Texten skulle således inte ens kunna tillämpas vid en domstolsprövning.

Mot bakgrund av ovanstående är det av yttersta vikt att den föreslagna ändringen ej tas in i JNB 2026.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Vi tar till oss synpunkten och återgår till den förutvarande texten i 8.6.5 och 8.6.6, texten "genom vållande" stryks därmed ut båda avsnitten.

## Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

Det vore önskvärt om uppgifterna "Plattformslängd" kunde kompletteras med den faktiskt användbara plattformslängden m a p signalplacering och dylikt. Det vill säga hur långa tåg kan kunden räkna med att ansöka till platsen och få beviljade.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Uppgifter om plattformar hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem BIS. Vi är medvetna om bristerna som beskrivs och tar med oss synpunkterna i arbetet med att utveckla ett nytt baninformationssystem.

## Bilaga 2 C STH per sträcka

### YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

JNB 2026 Bilaga 2 C – STH per sträcka.

I stycket går att läsa att bandel 732 Nässjö – Landeryd har högsta tillåtna STH om 125 km/h. Mellan Vaggeryd kilometer 44+652 och Värnamo kilometer 77+640 råder STH 140 km/h. Jönköpings Länsstrafik uppmanar Trafikverket att korrigera uppgifterna i JNB 2026 till korrekt rådande hastigheter utifrån "Malmös linjebok" - Halmstad till Nässjö.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

**Trafikverkets kommentar:**

Vi ändrar till rätt uppgift.

**YTTRANDE FRÅN SKÅNETRAFIKEN**

Vi har noterat fel i Sth för bandelar. Hässleholm – Åstorp samt Teckomatorp – Eslöv har fel Sth i JNB. Detta dokument behöver uppdateras.

**Trafikverkets kommentar:**

Vi ändrar till 160 km/h på båda bandelarna.

**YTTRANDE FRÅN VR CITY TRAFFIC SWEDEN  
(SKÅNETRAFIKEN)**

VR noterar att bandelarna Hässleholm-Åstorp och Teckomatorp-Eslöv har fel sth i JNB, detta behöver rättas till.

**Trafikverkets kommentar:**

Vi ändrar till 160 km/h på båda bandelarna.

**Bilaga 2 D Lutningar per stråk****YTTRANDE FRÅN SJ AB**

Flik - Kommande ändringar

23	601	Almedal	2025-08-21	Lutningen blir 125.5 promille och 389 m. Spår 3, km 4+961 till 5+350.
----	-----	---------	------------	--

**SJs synpunkt:**

Verkar ha blivit fel i angivelsen för lutning i rad ovan.

**Trafikverkets kommentar:**

Vi har skrivit fel och ändrar till korrekt uppgift 12,5 promille.

**Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan****YTTRANDE FRÅN MÄLARDALSTRAFIK**

**Avsnitt 2.4.Trafikrestriktioner/ bilaga 2 e övrig  
tillgänglighetspåverkan**

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Bandelen 349 Västerås norra-Kolbäck: Det är angeläget att utpekade risker utmed vältrafikerade bandelar som denna åtgärdas snarast.

#### **Trafikverkets kommentar:**

I bilaga 2 E beskrivs risker för nedsättningar av hastighet eller bärighet. Synpunkterna är värdefull information om vilka konsekvenser det skulle få om riskerna skulle bli verklighet och kommer användas i arbetet med att planera banunderhåll.

## **YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB**

### **Bandel 143 Bastuträsk–Skelleftehamns övre**

(Finnforsfallet)–(Skellefteå), bro över Skellefte älv, km 33+220: Det är nedsatt hastighet över bron på grund av sprött stål i balkarna. Det finns risk för ytterligare nedsättning av hastighet och axellast.

Får ej påverka Bolidens transporter Stax E4

### **Bandel 152 Hällnäs–Storuman**

(Kattisavan)–(Lycksele), broar över Ume älv, km 62+871 – 63+138 (tre broar), sprött stål i balkarna. Det finns risk för ytterligare nedsättning av hastighet och axellast.

Får ej påverka timmertrafik Stax D2

### **Bandel 215 (Ramsjö)–(Ånge)**

(Östevall)–(Alby), bro över Ljungan vid Alby, nedspår, km 469+116. Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka SSAB ståltåg Stax E4, tungt tåg

### **Bandel 224 Ånge–Sundsvall**

(Ånge)–(Erikslund), bro över Ljungan, Parteboda, km 489+462 och bro över Ljungan, Erikslund, (Ånge)–(Erikslund), km 498+829: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka SSAB ståltåg Stax E4, tungt tåg

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

### **Bandel 243 (Strömsbro)–(Ockelbo)**

Råhällan järnvägsbro, (Oslättfors)–(Kolforsen), km 21+648: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

### **Bandel 303 Gävle–Strömsbro**

Drottninggatan i Gävle, km 114+370: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka SSAB ståtåg Stax E4, tungt tåg

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

### **Bandel 305 Borlänge rangerbangård**

Bron över Dalälven vid Domnarvet, sidospår nr 103, km 21+750: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka SSAB ståtåg Stax E4, tungt tåg

### **Bandel 325 Ludvika–Ställdalen**

Ställdalen, bro över Ställdalsån, km 463+564: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem. Gäller utfarten mot Silverhøjdspåret.

Får ej påverka SSAB ståtåg Stax E4, tungt tåg

### **Bandel 331 Repbäcken–Mora**

(Insjön)–(Leksand), Tunsta, bro över Dalälven, km 100+837: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

### **Bandel 376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung**

Repbäcken–Rågsveden, km 36+650 – 162+119: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim. (Björbo)–(Dala-Järna), bro över Västerdalälven, km 269+344: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

### **Bandel 512 (Laxå)–(Falköping)**

Töreboda, bro över Göta kanal, km 274+130: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Får ej påverka Stora Ensos systemtåg StaxE3

### **Bandel 631 Kil–Charlottenberg**

(Kil)–(Fagerås), bro över Norsälven, km 353+85 – 353+263: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

**Trafikverkets kommentar:**

I bilaga 2 E beskrivs risker för nedsättningar av hastighet eller bärighet. Synpunkterna är värdefull information om vilka konsekvenser det skulle få om riskerna skulle bli verklighet och kommer användas i arbetet med att planera banunderhåll.

## Bilaga 4 A Bevakning av trafikplatser

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Inför de kommande tre åren planerar TRV att ha kraftigt nedsatt kapacitet Alingsås- Göteborg. Samtidigt avses Södra stambanan vid Alvesta stängas nära nog vartannat veckoslut.

Här bör man se över Viskadalsbanans bevakningsmöjligheter. Den (ansökta) omledda trafiken kommer vara omfattande, vad krävs till exempel för att Horred ska kunna bemannas? Viskadalsbanan kommer under ett flertal veckoslut vara den enda möjligheten att ta sig från norr till söder eller tvärtom (då kapaciteten Alingsås-Göteborg inte kommer räcka för extra omledningståg).

**Trafikverkets kommentar:**

Det saknas personalutrymmen i Horred och det är osäkert om all utrustning är i sådant skick att den tillåter att driftplatsen bevakas. Trafikverket undersöker just nu möjligheten att göra Horred bevakningsbart men det är oklart om och i så fall när det kommer kunna genomföras. Om bevakningsmöjligheterna utökas så kommer uppgifterna i JNB uppdateras genom avvikelsemeddelande.

## Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

### Avsnitt 3.2 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter

#### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Kategorierna är ett hjälpmedel i konstruktionen, samt en förutsättning i den samhällsekonomiska kalkylen. SJ AB har återkommande uppmärksammat att självskattningen inte fungerar, att JF väljer en kategori de själva har fördel av som inte motsvarar den tågtrafik de bedriver. Det är heller inte tillräckligt att begära in en bekräftelse på tågkategorin i samband med den samhällsekonomiska kalkylen, då en felaktig självskattning missunnar



systemet och leder till felaktiga beslutet redan i konstruktionen. SJ AB förespråkar incitament för en korrekt självskattning.

**Trafikverkets kommentar:**

Det är känt att det finns problem med att sökande anger omotiverat höga prioriteringskategorier. Trafikverket ser dock ingen möjlighet att differentiera avgifter efter prioriteringskategori eller att bestraffa felaktiga självskattningar annat än genom att de ändras till riktigare.

## Avsnitt 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Betydelsen av associationer är en viktig del i den samhällsekonomiska effektkostnadsberäkningen. Vi har i flera samrådssvar ställt oss frågande hur tanken med associationer är tänkt att fungera. Med den idag avreglerade järnvägsmarknaden mellan olika aktörer ställer vi oss frågande om det verkligen är rimligt att en ansökan ska innehålla associationer i form av anslutningar till faktiska tåg, ansökta av andra - i vissa fall konkurrenter - utöver rent internt produktionstekniska upplägg.

I flera fall är informationen inte allmänt känd vid ansökningstillfället och därmed orealistisk att ta i beaktande. En association, i betydelsen *anslutning*, bygger på en faktisk anslutning till ett annat tåg som inte allt för sällan en annan aktör är ansvarig för. Således bör associationsfrågan snarare handla om volymspecifika reserelationer till viss ort/linje än anslutningar till enskilda tåg, än att järnvägsföretag före ansökan ska ta kontakt med varandra om tänkta tåglägen. Ett förfarande som vi menar påminner om ett kartelliknande upplägg. Vi föreslår istället att associationen *anslutningar* istället presenteras på följande sätt: Tåg X förväntas ha Y resenärer som ska resa vidare till orten Z eller orter utmed linjen Q.

**Trafikverkets kommentar:**

Associationer enligt modellen är relevant enligt samhällsekonomiska beräkningar. Associationer till tåg kan beräknas, medans det saknas beräkningsbara reella parametrar till geografi. Likaväl som till regional busstrafik som föreslagits tidigare där inte Trafikverket styr tidtabellerna.

## Avsnitt 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

I de fall överbelastningar inte kan lösas med prioriteringskriterierna måste en lösning hittas genom att tillämpa prioriteringsmodellen med situationsspecifik information. SJ AB har ett aktuellt exempel från tågplanprocessen för T25, där SJ AB var inblandad i en beräkning där utfallet skiljde mindre än 200,000 SEK på 54,5 MSEK. Lösningarna skiljde mindre än 0,4% och får stora konsekvenser för oss som JF.

SJ AB anser att avsnitt 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori behöver kompletteras – hur lika behöver lösningarna vara för att Trafikverket ska begära in aktuella parametrar? SJ AB anser att samhällsekonomiska kalkyl där utfallet skiljer mindre än förslagsvis 2-5% bör kompletteras med för situationen aktuella parametrar.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket tackar för ett intressant inspel till den samhällsekonomiska beräkningen som Prioriteringskriterierna är.

Ett dilemma med Prioriteringskriterierna är att de bygger på schabloner, vilka i sin natur inte är exakta. Det är en avvägning som medvetet gjorts för att tilldelningsprocessen ska vara hanterbar, både för Järnvägsföretagen och Trafikverket. Dessutom är processen 14 år gammal och mycket har utvecklats inom järnvägstrafiken sedan dess. Dock kan nämnas att Transportstyrelsen har genomfört en tillsyn av momentet Särskiljning (TSJ 2021-1456) utan ytterligare åtgärder från deras sida krävdes

Därför kommer Trafikverket att börja förutsättningslöst utreda hur en utveckling av Prioriteringskriterierna skulle kunna göra att de mer motsvarar dagens behov med ökat kapacitetsutnyttjande. Detta utan att leda till merarbete i den redan pressade Tilldelningsprocessen, både för järnvägsföretagen och Trafikverket. Till utredningen tillkommer dessutom hur TTR kommer påverka processen i framtiden.

## Bilaga 4 D Konstruktionsförutsättningar

### Avsnitt 1.4 Tidsintervall i kritiska punkter

#### YTTRANDE FRÅN JÖNKÖPINGS LÄNSTRAFIK

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Järnvägsnätsbeskrivning 2026 Bilaga 4 D – Konstruktionsförutsättningar  
Utgåva 2024-10-01, kapitel 1.4 Tidsintervall i kritiska punkter.

*”På dubbelspårssträckor där olika persontåg med stora gångtidsskillnader förekommer är det särskilt viktigt att tågen framförs i den ordning de är planerade. För att uppnå detta har extra krav på tidsintervall mellan körplaner införts på utvalda trafikplatser, så kallade kritiska punkter. En kritisk punkt är en plats där ett långsammare persontåg avgår efter att ett snabbare persontåg har passerat trafikplatsen. Det långsammare tåget kan antingen ha den kritiska punkten som sin utgångsdriftplats eller så kan den kritiska punkten vara där det långsammare tåget ansluter från en annan bana. Mellan persontåg med snarlik hastighet och/eller uppehållsbild tillkommer inga extra krav på tidsintervall mellan körplaner.”*

Kapitel 1.4 Tidsintervall i kritiska punkter får inte strida emot  
Järnvägsnätsbeskrivning 2026 6.3.2 Operativa regler.

*”Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner.”*

Jönköpings Länstrafik yttrar sig i denna fråga för att poängtera att sena snabbtåg och godståg inte kan få förtur vid kritisk punkt där banor går ihop, tex. Nässjö och Alvesta, före rättidiga regionaltåg.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Texten i Bilaga 4 D, avsnitt 1.4, avser läget när körplanerna planeras. Då ska extra tidsintervall mellan körplaner användas där reglerna så stipulerar. Det extra tidsintervallet mellan snabbare och långsammare tåg finns i syfte att öka rättidigheten på alla inblandade tåg.

### **Avsnitt 2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5-11**

#### **YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB**

Kapacitetsproblemen på Malmö C, spår 5-11, har uppstått genom att regional och lokal trafik har utökats och att SJ har ställt in sin trafik över Öresundsbron i stor omfattning.

Trafikverkets formulering gällande tid vid plattform faller på sin egen orimlighet, då det inte finns så många tillgängliga växlingsvägar mellan spår 5-11 och personbangården, att dessa tider är möjliga att upprätthålla. För lokal- och regionaltrafik kan detta vara möjligt, eftersom dessa vänder på Malmö C och går tillbaka mot Östervärn eller Arlov, men för internationella tåg och långväga inrikes nattåg behövs mer tid både före och efter ankomst.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Regeln föreslås därför endast gälla lokala och regionala tåg, om den ska vara kvar.

**Trafikverkets kommentar:**

I rusningstrafik är Citytunneln full samt att sett över hela trafikdygnet har antalet tåg som önskar vända på Malmö C ökat i antal, därmed har kapacitetsutnyttjandet av spåren 5-11 ökat kraftigt de senaste åren. Denna trafikökning är anledningen till att Trafikverket behöver begränsa tiden vid plattform i syfte att få ett bättre utnyttjande av de spår som finns.

Texten som återfinns i (bl.a.) Bilaga 4 D är en planeringsförutsättning för de sökande, vilket i detta fall innebär att om tågsättet som ska avgå planeras ankomma som växlingsrörelse eller tjänstetåg ska det planeras och ansökas med ankomst maximalt 45 minuter före avgång. Motsvarande vid ankomst med avgång maximalt 15 minuter efter ankomst. Men, precis som det står, kan sedan undantag göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

## Bilaga 4 E Trångsektorplaner

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Innan trångsektorplanerna för T26 färdigställs vill Green Cargo vara en del av framtagandet

**Trafikverkets kommentar:**

Mail sänt 2024-11-15 med inbjudan till dialog.

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

När filen öppnas anges att den heter Bil\_4\_F\_2026\_Kapacitetsplaner (t.ex. i namnet som filen i webbläsaren får).

**Trafikverkets kommentar:**

Tack för påpekandet. Filnamnet är rättat.

### YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG

Övergripande synpunkter:

- Förtydligande önskas om vad som gäller för tåglägen som inte söks och tilldelas i fastställd tågplan.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

- Under vissa tider varje timme är det många fordon som ska befinna sig i Herrljunga. Vi önskar att en spårplan tas fram för att säkerställa körbarheten och för att vi ska kunna planera våra omlopp.

**Trafikverkets kommentar:**

Förtydligat. Spårplan framtagen.

## Avsnitt 6.1 Tåg med få uppehåll - kategori S

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

SJ AB noterar att det ligger 7 minuter i ena riktning och 9 min andra riktningen i Borås för hyttbyte, men SJ AB tillämpar 10 minuter som minsta hyttbytestid av robusthetsskäl och att en kortare tid upplevs som stressande för personalen vilket i sin tur kan påverka trafiksäkerheten och ska undvikas. SJ AB efterfrågar dialog kring vad en ändring till 10 minuters uppehållstid i Borås skulle innebära eller om vi får hantera den kortare tiden.

**Trafikverkets kommentar:**

Synpunkten åtgärdad. Det finns nu minst 10 minuters uppehållstid för riktningsbyte i Herrljunga och Borås för motorvagnståg med ha-kategori S.

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

SJ AB har fortsatt behov av att köra X55 Cst-G för fordonsutbyte till VKB som i huvudsak trafikeras med X55. För att klargöra förutsättningarna för vårt trafikprogram vill vi få klargjort om ett 200B tåg kan ta sig ta sig fram i 200S kanalen, troligen skulle det handla om ankomst Göteborg 9.55 mån-lör och i andra riktningen avgång 19:20 eller 20:20 läget mån-fre, sön.

Det kan få mycket stor påverkan på omloppen och därmed vårt trafikprogram om det inte är möjligt. Det är något SJ AB behöver få veta snarast.

**Trafikverkets kommentar:**

Om det inte finns ett ansökt S-tågläge kommer ett B-tåg kunna ansökas och få plats i motsvarande läge, förutsatt att tåget prickar kanalen vid ankomst till trångsektorn.

## Avsnitt 6.3 Tåg med få uppehåll - kategori B

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Angivna minuttal i tabellerna är avsedda att någorlunda synka med passagetider för kapacitetsplanen i grunden. Det kan vara olyckligt att låsa

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

fast tågen här minuttalsmässigt i Alingsås om det inte finns speciella skäl såsom spårplanering eller kapacitet i Herrljunga.

Anledningen är att våra tåg Stockholm-Västerås-Örebro-Göteborg får 30 min längre uppehåll i Örebro under kapacitetsplanen med ank/avg G xx.30 samtidigt som trafiken Stockholm-Västerås-Örebro förblir oförändrad. Man skulle kunna tänka sig att när det är trafikavbrott Alingsås-Göteborg med bussersättning att man låter tågen "rulla på" genom Örebro utan förlängt uppehåll där för att mildra konsekvensen för resenärerna som annars drabbas både av en halvtimmes extra långt uppehåll i Örebro plus bussersättning. Vi skulle då ankomma/avgå Alingsås vridet ca 30 minuter mot angivna tider i punkt 6.3 Det är dock något vi måste samråda med Västtrafik om det fungerar trafiksystemmässigt för båda parter att vrida systemet så.

SJ AB efterfrågar att en formulering/notering tillförs som lämnar öppning att ansöka tågen på andra minuttal.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Detta är ändrat till nya minuttal för tåg i kategori B på sträckan Herrljunga - Alingsås enligt mailväxling.

## Avsnitt 6.4.1 Öxnered–Herrljunga

### YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG

- På söndagar och under sommarveckorna har vi ett upplägg där våra regiontåg mellan Vänersborg och Göteborg stannar på fler pendeltågsstationer. För att det ska fungera skulle vi behöva lite andra tider i Vänersborg. Vi önskar därför ytterligare samråd angående minuttalen för de tågen innan JNB fastställs.
- Norrgående tåg från Herrljunga till Öxnered har fel tid angiven i Öxnered.
- Vi önskar lägen Håkantorps - Vara och omvänt för att kunna trafikera med Kinnekulletåget, förslagsvis mellan minut 15 och 45.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Textmässigt ändrat så att en mer flexibel tidtabell är möjlig mellan Öxnered - Vänersborg.

Tid ändrad i Öxnered.

Tågläge finns (körbart varannan timme).

## Avsnitt 6.4.3 Borås–Göteborg

### YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG

- Under sommaren kör vi halvtimmestrafik på Kungsbackapendeln. Kanalerna mellan Göteborg och Borås behöver därför inte ta hänsyn till insatspendlarnas avgångs- och ankomsttider i Göteborg.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket har inte lyckats hitta något nytt trafikupplägg där dessa tider ger förbättringar. Det är dock bra att ha båda dessa kanaler tillgängliga för den händelse att något tåg kan få bättre körtider t ex ifall något annat tågläge inte används.

## Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

### YTTRANDE FRÅN GREEN CARGO AB

Green Cargo AB önskar få ta del av den beaktan Trafikverket gjort gällande ekonomiska, kommersiella och operativa påverkningar för Green Cargo AB vilket är en del i framtagandet av en kapacitetsplan vilket beskrivs i dels Järnvägsmarknadslagen men även i SERA-direktivet 2012/34/EU BILAGA VII.

Nedan finns utdrag ur Järnvägsmarknadslagen 7 kap. 12§.

Förslag till tågplan

*12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet.*

*I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.*

*Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på de sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för de sökande.*

*Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad för det första förslaget till tågplan.*

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

I kapacitetsplan Alingsås – Olskroken T26 kan inga åtgärder för att som Järnvägsmarknadslagen föreskriver beaktan av ekonomiska effekter på de sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för de sökande utläsas, Trafikverket bör / skall redovisa den beaktan som gjorts i Kapacitetsplan T26 Alingsås – Olskroken gällande den bedömningen av ekonomiska effekter på ansökande järnvägsföretags verksamhet eller om andra förhållande föreligger vilket ligger tillgrund för kapacitetsfördelningen mellan olika tåg kategorier.

Nedan utdrag från SERA-direktiv 2012/34/EU BILAGA VII

*17. När det gäller begränsningar av kapaciteten under mer än 30 på varandra följande dagar, och som berör mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje, ska*

*infrastrukturförvaltaren fastställa kriterier för vilka tåg för varje typ av trafik som ska ledas om, med beaktande av den sökandes kommersiella*

*och operativa begränsningar, såvida inte dessa begränsningar härrör från den sökandes förvaltningsmässiga eller organisatoriska beslut, och utan att det påverkar målet att*

*minska kostnaderna för infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 30.1. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet offentliggöra dessa kriterier tillsammans med en*

*preliminär fördelning av den återstående kapaciteten för de olika typerna av tågtrafik när den agerar i enlighet med punkt 8. Efter det att samrådet avslutats och utan att det påverkar*

*infrastrukturförvaltarens skyldigheter i enlighet med punkt 3 i bilaga IV ska infrastrukturförvaltaren, på grundval av den feedback som inkommit från sökandena, tillhandahålla*

*de berörda järnvägsföretagen en vägledande uppdelning efter typ av trafik för den återstående kapaciteten.”*

I ovanstående bilaga konstateras att även i direktivet poängteras att beaktan skall tagas till den sökandes kommersiella och operativa begränsningar, dessa beaktande som då skall vara en grund för tilldelning av kapacitet i kapacitetsplanen bör redovisas för att erhålla en förståelse över redovisad fördelning av kapacitet / trafiktyp i kapacitetsplan Alingsås - Olskroken.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Kriterier som tillämpas framgår av JNB kap 4.3.4.1.



## YTTRANDE FRÅN LKAB

**Kapacitetsplan 2026.** Under 2026 finns två kapacitetsplaner i Sverige, varav en på sträckan Gällivare – Boden. Den innebär 8 timmar avstängning per dygn i 21 veckor, där spårbytet är det primära arbetet. Halva arbetet utförs under 2026, resterande under 2027. Konsekvensen är ett ansträngt läge för samtliga aktörer, men samtidigt något som måste utföras. Här måste Trafikverket bli bättre på att nyttja effektivare metoder som reducerar påverkan på trafiken under och efter byggskedet.

### **Trafikverkets kommentar:**

Kapacitetsplanen Gällivare – Boden T26 hanterar det spårbyte som ska ske på delar av sträckan. Spårbytet är nödvändigt för att möjliggöra trafikering med vagnar lastade till STAX 32.5 ton.

Ett spårbyteståg behöver normalt 8 timmar för att kunna byta två rälsängder (å 420 meter). Går man under denna gräns genom kortare tilldelad tid i spår kommer framdriften av spårbytet minska och spårbytet behöver då ske under tre år istället för som nu under två år. Man kan givetvis öka takten i spårbytet genom att använda sig av fler spårbyteståg på samma sträcka, men även detta kan inverka menligt på tillgänglig kapacitet. Då fler spårbyteståg också kräver en mer omfattande logistik där fler mötesstationer behöver användas för uppställning av fordon, material- och masshantering kan detta totalt sett innebära ytterligare problem att få fram tågen när banan är öppen. I samband med spårbytet arbetar Trafikverket parallellt med byte av kontaktledningsanläggningen på sträckan Gällivare-Boden, vilket innebär en minskad trafikpåverkan totalt sett.

## Avsnitt 5 Förutsättningar infrastruktur

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

*Samtidigt pågår ombyggnad av Lerum vilket innebär att nedspåret mellan Jonsered och Lerum är avstängt under första halvåret av 2023*

SJs synpunkt: Bör inte året i mening ovan vara 2026?

### **Trafikverkets kommentar:**

Årtalet ändrat till 2026. Tack för uppmärksamheten.

## Avsnitt 6 Förutsättningar trafikering

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

### SJs synpunkt:

SJ AB anser att det kanalplanen är framtagen med mycket små marginaler och ingen egentlig återställningsmöjlighet under dagen. SJ AB har svårt att tro att man kommer kunna hantera operativa störningar på ett bra sätt om det inte i kanalplanen tilldelas "återställningskanaler" som inte får tilldelas varken i tågplanen, revision eller Ad-hoc men som operativt kan användas för att få fram sena tåg vid trafikstörning.

SJ AB anser det bör skapas sådana kanaler, lättast genom att flera av de timmar som inte är tilldelade 200C-tåg inte tilldelas 200B och några spridda godstågskanaler reserveras som återställningskanaler. Hur många kanaler dagtid som ska avsättas för detta får utredas närmare vad som är rimligt, förslagsvis genom samråd med JF i VSB riskworkshop konstellationen. Som ett minimum vore det rimligt om man efter morgonrusningen hade en återställningskanal, kring lunchtid och strax efter eftermiddagsrusningen eller något i den stilen så att inte en störning på morgon/förmiddag aldrig kan återhämta sig utan att operativt tvinga trafik att ställa in för att skapa motsvarande återställningskanal. Godskanaler för återställning (dvs hantera sena godståg) fördelas också över dygnet.

Utan en sådan förmåga är risken uppenbar att en störning på morgon/förmiddag fortplantas hela dagen och aldrig kan återhämta sig utan att oplanerat operativt tvinga trafik att ställa in för att nollställa tillbaka till normal trafik.

### **Trafikverkets kommentar:**

Kanalerna är konstruerade med marginaler för att operativt ha möjlighet att "tränga in" ytterligare något tåg utan att hela systemet raseras. Alternativet med "återställningskanaler" är inte tillåtet. Dock har "goods" ingen kanal i nordlig riktning mellan kl 16-18 för att minska förseningsrisken under högtrafik på eftermiddagen.

## YTTRANDE FRÅN SJ AB

### SJs synpunkt:

SJ AB efterfrågar ett samråd, kanske genom VSB riskworkshop konstellationen, behovet av buffert i tågens tidtabeller som förs in som konstruktionskrav. I T25 tog SJ AB och VR/MTRX självpåtaget ett sådant ansvar och ansökte om 10 min buffert kring Alingsås på sydgående tåg. Men det är inte ett helt tillförlitligt sätt att hantera det genom att man potentiellt kan tillskansa sig fördelar i konstruktion/tvist genom att ha ansökt om kortare gångtid än konkurrenten.

Problemet med självpåtagna tidspåslag är också att det ger en oförutsägbarhet i hur Trafikverket sedan konstruerar tågen och i vilken mån man tar höjd för var man gör av ett tåg som "oplanerat" står i 10 minuter någonstans; vi

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

tilldelas ju antagligen inte ett spår i Alingsås i 10 minuter utan odefinierat kanske står i 10 minuter vid infartssignalen. Det kan mycket väl leda till förseningsrisker på annan trafik om det inte finns en plan för var man gör av tåg med mycket överskottstid. Det är inte heller säkert att just 10 minuter just i Alingsås är bästa stället beroende på kringliggande trafik och tågföljd. SJ AB efterfrågar en analys på det.

Det är heller inte bara persontåg som ska ha buffert. Godståg är planerade att pricka av en väldigt precis förbigång i Stenkullen, här kanske det också är på sin plats med någon form av buffert.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Kapacitetsplanen hanterar endast sträckan Alingsås-Olskroken och vad som sker utanför denna sträcka måste hanteras på annat sätt.

## Avsnitt 6.2 Veckoöversikt – trafikering

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

I tabellen för måndag-fredag finns 17 stycken 200S kanaler i sydgående riktning men bara 16 stycken i norrgående riktning. SJ AB efterfrågar att 200S tilldelas en kanal i timme 4 i norrgående riktning. Den kan villkoras med att det tågläget kan behöva rätta sig efter annan kanalminut och en annan hastighetsprofil för att passa in mot övriga tåg i kolonnkörningen denna timme utan att ta i anspråk mer kapacitet än den gods kanal som 200S kanalen tar över.

Utfallet i T25 visade i alla fall att 420 kunde tilldelas ett läge "raka vägen" Göteborg-Alingsås fast det inte fanns någon fjärrkanal den timmen, det tyder på att det är rimligt att det finns kapacitet åt ett 200S tåg i denna riktning denna timme.

#### **Trafikverkets kommentar:**

200 S-läge infört timme 04.

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

SJ AB har fortsatt behov av att köra X55 Cst-G för fordonsutbyte till VKB som i huvudsak trafikeras med X55. För att klargöra förutsättningarna för vårt trafikprogram vill vi få klargjort om ett 200B tåg kan ta sig fram i 200S kanalen med ankomst Göteborg timme 8 mån-fre (tåg 419), timme 9 lördag (tåg 421) samt med avgång från Göteborg timme 20 mån-fre, sön (tåg 450). Det kan få mycket stor påverkan på omloppen och därmed vårt trafikprogram om det är tvärt omöjligt så det är något SJ AB behöver få klarhet i snarast.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Genom att 200S kanalen ligger först ut från Göteborg och sist in mot Göteborg torde man kunna reglera tidtabellen en aning vid behov utan att det slår på övriga tåg i kolonnkörningen.

**Trafikverkets kommentar:**

Tåget får plats i samma kanal.

## YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG

- Förtydligande önskas om vad som gäller för tåglägen som inte söks och tilldelas i fastställd tågplan.
- Vi reagerar på att det är färre tåglägen utritade i rusningstid på morgonen än det är under resten av dagen. Framför allt saknar vi ytterligare ett tågläge för ett södergående tåg i kategori B med många uppehåll mellan 07:00 och 08:00.
- Vi önskar fler tåglägen för tåg i kategori B även utanför rusningstid:
  - Norrgående, få uppehåll M-F 20:00-21:00
  - Norrgående, få uppehåll, LS 00:00-01:00
  - Södergående, få uppehåll, M-F 23:00-00:00
  - Södergående, få eller många uppehåll, M-F 00:00-01:00

**Trafikverkets kommentar:**

Förtydligat i planen.

Endast ett tågläge möjligt för kategori B med många uppehåll. Det finns ytterligare ett läge varje timme på del av sträckan.

Tiden mellan 20.00-21.00 behöver godstrafiken komma fram.

LS 00-01: Ett tågläge för kategori B med få uppehåll tillagt.

M-F 23:00-00:00: Godståg prioriteras vid denna tidpunkt.

Kompletteras med ett södergående kategori B-tåg med många uppehåll 00-01.

## Avsnitt 6.3.2 Etapp 2 vecka 34-50

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

#### SJs synpunkt:

Här avgår ett godståg först i kolonnkörningen från Göteborg som sedan ska bli förbigånget i Stenkullen. För robusthetens skull bör detta godståg om möjligt läggas med avgång ett par minuter tidigare för att ha lite mer marginal att dra in tåget i Stenkullen, annars slår det direkt på kolonnen som kommer bak efter.

Fler liknande robusthetshöjande förändringar bör analyseras.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Detta godståg har marginal i körplanen.

### YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK, SJ AB OCH GÖTALANDSTÅG

I etapp 2 skulle vi vilja att pendeln som går sträckan Floda - Göteborg och omvänt får en kanal där det är möjligt att stanna på samtliga pendeltågsstationer.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Åtgärdat.

## Bilaga 5 B Orsakskoder

### Avsnitt 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

#### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi har svårt att förstå den föreslagna nya koden *JPR10 Växlingsrörelse i vägen* och hur det kan vara en orsak som skulle kunna ses som orsakat av det drabbade järnvägsföretaget.

Likaså att *JPR 03 Inväntan* (eller motsvarande kodning för inväntad förbindelse) vid scenariot där ett järnvägsföretag inväntar en annan förbindelse som fått en försening till följd av externa omständighet eller fel på infrastrukturen. Det vill säga scenarion som järnvägsföretagen inte kan råda över. Vi menar att i ett sådant scenario bör det inte kodas som att järnvägsföretaget är ansvarigt och således ska erlägga kvalitetsavgift, utan att det är en konsekvens av den primära orsaken till den försenande anslutningen som snarare ska ligga till grund som orsak. I till exempel Tyskland är dessa

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

scenarion undantagna från järnvägsföretagens ansvar, vilket vi menar bör vara fallet även i Sverige.

Vi ställer oss också frågande till att kvalitetsavgift ska utgå i det fall det rör sig om *av-/pålastning av tillgänglighetsanpassad utrustning (JRU 02)*, vilket vi menar är diskriminerande.

#### **Trafikverkets kommentar:**

J-koderna har tagits fram i samråd med representanter av Järnvägsföretag/avtalsparter i syfte att JF själva önskar koder för att kunna följa upp punktlighet. Nya koden JPR 10 kom som förslag att ersätta befintliga JIA 12 och JUF 04. Likt dessa två koder kommer JPR 10 att generera FAT-kod för det tåg som störts av en växlingsrörelse.

JPR 03 Inväntan används idag ex vid inväntan mellan olika TRAV-ägare. Ett exempel är när ett JF väljer att invänta resenärer från ett annat JF.

JRU 02 är framtagen efter önskemål från representanter av järnvägsföretag/avtalsparter för att tydligare visa på orsaker till förseningar vid resandeutbyte.

## Avsnitt 2.5 Olyckor och tillbud (O)

### YTTRANDE FRÅN SNÄLLTÅGET AB

Vi saknar en orsakskod för tåg/omlopp som på grund av en O-kod, till exempel sent från utlandet (för gränsöverskridande tåg), nyutrustas från en svensk driftplats och avgår med en mindre försening än vad som skulle ha varit fallet om tåget fortsatte i det betydligt senare läget som annars skulle varit fallet. Det kan inte vara rimligt att järnvägsföretaget straffas med kvalitetsavgifter i ett sådant scenario.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket anser inte det finns något behov av ny orsakskod för detta, utan denna situation hanteras inom ramen för befintliga orsakskoder. Det är viktigt att samtliga parter bidrar med information så att rätt kod kan sättas.

## Bilaga 5 C Schabloner och beräkningsexempel elkostnad

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

SJs synpunkt: I tabellerna under 1.2.2 och 1.2.3 i bilaga 5 C skrivs bland annat littera Rc med uteslutande versaler, medan samma littera i övrigt skrivs med inledande versal följt av gemen. För att vara enhetlig i hur littera skrivs föreslås att man genomgående skriver med versal följt av gemen.

**Trafikverkets kommentar:**

Tabell 1 i avsnitt 1.2.2 samt tabell 2 i avsnitt 1.2.3 i bilaga 5 C är nu uppdaterade.

## Bilaga 7 A Tillgängliga spår för uppställning

### YTTRANDE FRÅN SJ AB

Flik Kommande ändringar:

SJs synpunkt:

JNB 2026 borde inte innehålla uppgifter med planerad trafikstart 2022 eller 2023

**Trafikverkets kommentar:**

Uppgifterna i bilaga 7A hämtas som rapport ur vårt baninformationssystem BIS. Det förekommer viss eftersläpning med inrapportering av uppgifter i BIS men vi arbetar aktivt med att få BIS uppdaterat efter våra behov.

## Bilaga 8A Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

### Avsnitt 1.3 Järnvägsföretag och entreprenörer, kontaktperson och röjningsmedgivande

#### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Första meningen ”Trafikverkets trafikledning...”

Är inte rätt benämning ”Trafikcentral”?

**Trafikverkets kommentar:**

Trafikverket avser inte att ändra texten.

#### YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJs synpunkt:

Första stycket ”*Trafikverkets trafikledning anmäler omgående **olyckor** som*

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

*kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag och/eller entreprenörer. Detta gäller inte djurpåkörningar.”*

SJ AB stödjer skrivningen om att olyckor omedelbart ska anmälas till inblandat järnvägsföretag. Dock är det vår uppfattning att skrivningen är förlegad och behöver omformuleras i sin helhet. Kraven på omedelbar rapportering till Transportstyrelsens telefonberedskap omfattar idag långt mer än bara olyckor. Av denna anledning är begränsningen till ”olyckor” inte tillräcklig för oss järnvägsföretag för att kunna uppfylla myndighetens krav.

SJ AB uppfattar att Trafikcentralerna är medvetna om vilka krav som gäller för omedelbar rapportering till Transportstyrelsens telefonberedskap. Trafikcentralerna har därför satt i system att utan urskiljning anmäla alla olyckor, tillbud och avvikelser som anmälts till Tkl till järnvägsföretagens larmmottagare. Det blir sedan järnvägsföretagens ansvar att välja ut vad som är anmälningspliktigt. Om skrivningen ”olyckor” i JNB är för begränsande är Trafikcentralernas princip att anmäla ”allt” för omfattande.

Med anledning av ovanstående önskar SJ AB att Trafikverket via Tågföretagen kallar till dialog för att om möjligt nå en konsensus om vad som är ett rimligt krav i JNB på anmälan från Trafikcentralerna till järnvägsföretagen.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Händelser rapporteras via ordinarie kanaler, idag genom händelsemail. Rapporteringen planeras att ske via Trafikverkets externa ledningssystem i framtiden.

Olyckor meddelas enligt den gällande larmkedjan.

Om ni upplever att det är problem med den nuvarande hanteringen så kan ni ta upp det i forum för gemensamma risker (FRI).

## **Bilaga 8 B Hantering vid skadereglering**

### **Avsnitt 1.4 Principer för skadevärdering och egendom**

#### **YTTRANDE FRÅN HECTOR RAIL AB**

Punkt 1.4.1 och 1.4.2

Trafikverket har i vissa skadeärenden valt att begära dagsvärdesuträkningar för enskilda komponenter i skadade föremål (exempelvis hjulaxlar tillhörande järnvägsvagnar). Trafikverkets hållning i dessa skadeärenden är varken



konsekvent eller rimlig. I punkt 8.6.4 i JNB anges att "[E]rsättningskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se bilaga 8 B". Detta kan jämföras med de regleringar som finns i Bilaga 8 B till JNB. I punkten 1.4.1 anges att totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det nedanstående framräknade dagsvärdet (V). I punkten 1.4.2 anges att kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 1.4.1 ovan.

I punkten 8.6.4 i JNB används således begreppet "sak", medan begreppet "föremål" används i punkten 1.4.1 och 1.4.2 i Bilaga 8 B. Varken ordet "sak" eller "föremål" är inte definierade i JNB eller nämnda bilaga, men enligt vår mening kan regleringen inte rimligen innebära att en part är skyldig att tillhandahålla motparten dagsvärdesuträkningar för komponenter som behöver bytas ut vid reparation av en "sak" eller ett "föremål", exempelvis komponenter i en vagn eller en växel. Vår uppfattning är därför att regleringen ska förtydligas för att återspegla detta. Om Trafikverkets tolkning av bestämmelsen i ovan nämnda skadeärenden var korrekt så skulle det innebära att ett föremål (exempelvis en vagn eller en växel) i sig kan innehålla ett stort antal föremål (vagnens eller växelns komponenter) och att det därmed kan förekomma flera totalskador beträffande ett och samma föremål, även om föremålet i sig inte är totalskadat. Parterna skulle därmed godtyckligt kunna begära dagsvärdesuträkningar från den andra parten för samtliga komponenter i ett föremål vid en skada, vilket medför en orimligt tung administrativ börda (särskilt vid krav som uppgår till lägre belopp).

#### Punkt 1.7.1

Hector Rail och Trafikverket har haft omfattande diskussioner om formerna för skaderegleringen under detta år varvid parterna har varit oeniga i fråga om såväl formerna för skaderegleringen som följderna av skaderegleringen. Av utrymmes- och tidsskäl har Hector Rail inte möjlighet att gå in på dessa frågor i detalj inom ramen för detta yttrande men vi anser att en generell översyn och dialog borde genomföras i fråga rutinerna för skaderegleringen. Vi kan härvid konstatera att regleringen avseende formerna för skaderegleringen är tämlig innehållslös i JNB.

#### **Trafikverkets kommentar:**

Att begreppen "sak" respektive "föremål" inte är definierade betyder inte att det är ogörligt att bedöma vad som kan anses höra till respektive begrepp när det gäller reglering av skada.

Trafikverkets hållning gällande dagsvärdesberäkning är att de kommunicerade delarna är tydligt avgränsade.

Skapat av  
Lichtscheidl Maria, TRkmt

Dokumentdatum  
2024-12-12

Era åsikter avseende förtydligande av reglering och formerna för skadereglering noteras.

Dokumentegenskaper: Skapat av Lichtscheidl Maria, TRkmt Ärendenummer TRV 2023/102012, Dokumentdatum 2024-12-12, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

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.