

Redovisning av samrådssvar om Järnvägsnätsbeskrivning 2027



Innehåll

Redovisning av samrådssvar om Järnvägsnätsbeskrivning 2027	6
Kapitel 2 – Infrastruktur	6
SJ 2.4.1.2 Sträcka reserverad för regional och pendeltågstrafik	6
Öresundståg 2.4.1.2 Sträcka reserverad för regional och pendeltågstrafik	7
Snälltåget 2.4.4 Tunnelrestriktioner	7
Mälardalstrafik Kapitel 2, Infrastruktur, generell kommentar	7
Bilaga 2 A – Möteslängder och plattformar	8
Jönköpings Länstrafik	8
SJ	8
Skånetrafiken	9
Öresundståg	9
Västtrafik	9
Snälltåget Fliken plattformar	10
Bilaga 2 B – Banstandarddata	10
Jönköpings Länstrafik	10
Skånetrafiken	11
Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan	11
Green Cargo	11
Kapitel 3 – Villkor för tillträde och trafikering	12
Mälardalstrafik 3.3.1. Ramavtal	12
Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet	12
SJ 4.2.1.3 Trångsektorsplaner	12
Snälltåget 4.2.4.1 Sökandes yttranden över förslag till tågplan	12
Mälardalstrafik 4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar	13
SJ 4.3.3 Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar	13
Mälardalstrafik 4.3.4 Kapacitetsplaner	13
SJ 4.5 Tilldelningsprocess	14
Mälardalstrafik 4.5 Tilldelningsprocess	14
Hector Rail 4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet	15
Hector Rail 4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet	16

Västtrafik 4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet	16
SJ 4.5.5 Tvistlösning	17
Snälltåget 4.5.5 Tvistlösning	17
Mälardalstrafik 4.6.1 Tilldelning av kapacitet efter överbelastning.....	18
Hector Rail 4.8.1.1 Erbjudande.....	19
Snälltåget 4.8.2.1 Revision av tågplan.....	19
Mälardalstrafik 4.9. Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR).....	20
Östgötatrafiken Tilldelningsprocess och prioriteringsregler	20
Östgötatrafiken Tilldelningsprocess och prioriteringsregler	21
Östgötatrafiken Nyttjande av tilldelat tågläge	21
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier	22
Snälltåget 5.2 Kostnadsparametrar för associationer samt 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader	22
Bilaga 4 D – Konstruktionsförutsättningar	23
Snälltåget 1.2 Planerade uppehållstider samt 2.1.1.3 Tid vid plattform (Stockholms central)	23
SJ 1.4 Tidsintervall i kritiska punkter.....	24
Västtrafik 2.2.1.2 Spår användning, tabell 2 Spår användning på Göteborgs central.....	24
Västtrafik 2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst.....	24
Snälltåget 2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5-11 (Malmö central)	24
Snälltåget 2.3.1.4 Växling (Malmö central).....	25
Skånetrafiken 2.4.1.3 Tid vid plattform (Helsingborgs driftplats)	26
Bilaga 4 E – Trångsektorsplaner	26
Green Cargo 3.5.2.....	26
Green Cargo 4.5.1 samt 4.5.2	27
Tåg i Bergslagen 4.3 Omfattning	27
Västtrafik	27
Västtrafik	28
Bilaga 4F – Kapacitetsplaner.....	28
SJ Kapacitetsplan Alingsås – Olskroken.....	28
SJ29	
2.5.3.2 Trafikeringssteg 2	29
Västtrafik 2.5.3.2 Trafikeringssteg 2	29
Västtrafik	29
Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter	29

Snälltåget 5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift samt 5.6.1 Bokningsavgift	29
Hector Rail 5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift	30
Snälltåget 5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift samt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	30
Mälardalstrafik 5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter	31
Snälltåget 5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer	31
Tåg företagen 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	32
Snälltåget 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge). 32	
Hector Rail 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) 33	
Green Cargo 5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	33
Transportstyrelsen 5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport.....	34
SJ 5.5.3 Provkörning	34
Mälardalstrafik 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	35
Hector Rail 5.9 Fakturering och betalning	35
Bilaga 5 B – Orsakskoder	35
Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad.....	37
Hector Rail Bilaga 5 C, tabell 1.1.3 Schabloner för godståg.....	37
Kapitel 6 – Operativ drift	37
Hector Rail 6.2.2.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning	37
Kapitel 7 – Anläggningar för tjänster.....	38
Snälltåget 7.3.4.4 Avgifter (Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter). 38	
Snälltåget 7.3.5.4 Avgifter (Spår för uppställning)	38
SJ 7.3.5.4.1 Spår för Uppställning	38
Bilaga 7 A – Tillgängliga spår för uppställning	39
SJ 39	
Kapitel 8 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	40
Hector Rail 8.3.2 Avtalspartens användning	40
Hector Rail 8.5.7 Ersättning vid röjning.....	40
Hector Rail 8.6.1 Allmänt	41
Hector Rail 8.11 Ansvar för ekonomisk skada	42
SJ Synpunkt	42
Tåg företagen Generellt om JNB:s ansvarsfriskrivningar	43
Bilaga 8 A – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud	44

Snälltåget Avsnitt 4 Räddningsövning.....	44
Bilaga 8 B – Hantering vid skadereglering	44
Hector Rail 1.4.1 Totalskada och 1.4.2 Reparationskostnad.....	44
Hector Rail 1.7.1 Framställan av ersättningskrav	46
Övergripande synpunkter	47
Tågföretagen Avgifter	47
Hector Rail Inledning	49
Östgötatrafiken Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder	51
Östgötatrafiken Tilldelningsprocess och prioriteringsregler	52
Svemin Bakgrund	53
Svemins huvudsakliga synpunkter.....	53
Näringslivets transportråd.....	55
Skogsindustrierna Sammanfattning	56
Skogsindustrins yttrande	57
Allmänt från parter som yttrat sig i samrådet	65
Tågföretagen	65
Jönköpings Länstrafik.....	66
Mälardalstrafik	66
Östgötatrafiken	66
Svemin	67
Näringslivets transportråd.....	67
Skogsindustrierna.....	68

Redovisning av samrådssvar om Järnvägsnätsbeskrivning 2027

Dokumentet är en sammanställning av de skriftliga yttranden som Trafikverket mottagit inom samrådet om Järnvägsnätsbeskrivning 2027, samt Trafikverkets respons på dessa yttranden.

Samrådet pågick från 1 oktober till och med 31 oktober 2025.

De parter som har yttrat sig är:

Green Cargo, Tågföretagen, Transportstyrelsen, Tåg i Bergslagen, Jönköpings Länstrafik, Hector Rail AB, SJ AB, Skånetrafiken, Snälltåget, Västtrafik, Mälardalstrafik, Öresundståg, Östgötatrafiken, Skogsindustrierna, Svemin och Näringslivets transportråd.

Kapitel 2 – Infrastruktur

SJ

2.4.1.2 Sträcka reserverad för regional och pendeltågstrafik

SJ AB anser att det under kapitel 2.4.1.2 bör tillföras samma typ av stycke som återfinns under kapitel 2.4.1.1 för att tydliggöra att annan persontrafik kan trafikera sträckan om kapacitet finns:

Ovan listade sträckor är reserverade för regional och pendeltågstrafik, vilket enligt lag är möjligt när det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Om kapaciteten räcker och fordonen uppfyller de tekniska kraven kan dock även annan trafik utföras på sträckorna. Vid omledning av godstrafik via sträckorna som reserverats för regional och pendeltågstrafik, krävs skriftligt godkännande från Trafikverket innan transporten genomförs. Alternativ järnvägsinfrastruktur för annan persontrafik och godstrafik listas nedan.

För att vara konsekvent bör "Alternativ sträcka för annan persontrafik" anges på samma vis det görs för godstrafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och ändrar enligt önskemål.

Öresundståg

2.4.1.2 Sträcka reserverad för regional och pendeltågstrafik

Positivt att Västlänken nu är redo att tas i bruk och reserverad till lokal och regional trafik.

Snälltåget

2.4.4 Tunnelrestriktioner

Vi misstänker att texten om *Citytunneln* inte blivit uppdaterad utifrån ert beslut efter samrådet enligt avvikelsemeddelande 9 JNB 2024 gällande *sovvagnståg*. 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 *sovvagnståg* i undantagsfall och efter särskild dispens är oacceptabel och saknar rättslig grund, varpå den ska tas bort ur JNB 2027. Om denna restriktion tillämpas innebär det att det inte finns någon alternativ sträcka för *sovvagnståg* 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:

Formuleringarna kring trafikering av Citytunneln har sitt ursprung i de bestämmelser som slogs fast vid öppnandet av tunneln. Sedan dess har tiden gått och förutsättningarna förändrats. Trafikverket kommer under våren 2026 genomföra ett projekt för att gå till botten med frågan. Detta kommer sedan att regleras i avvikelsemeddelande för JNB 2026 och 2027.

Mälardalstrafik

Kapitel 2, Infrastruktur, generell kommentar

Det är viktigt för Mälardalstrafik 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. I detta ingår att generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna i Stockholm-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

för Mälardalstrafik 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.

Trafikverkets kommentar:

För att möta kraven från våra kunder är det viktigt att järnvägsanläggningen håller den standard som den är planerad för. I JNB beskriver vi de förutsättningar som ges inklusive de brister och risker som vi känner till. Dessa uppgifter kommer ursprungligen från verksamhetsområde Underhåll och är något som det arbetas med dels för att åtgärda brister, dels för att risker inte ska falla ut.

Bilaga 2 A – Möteslängder och plattformar

Jönköpings Länstrafik

JLT noterar i samrådsutgåvan för JNB 2027 och dess TRAV mallar en otydlighet i bilaga 2a, möteslängder och plattformar. Rad 386 i 4:e fliken angående Jönköping Central, driftplatsens plattformsbeskrivningar bör delas upp på två rader då spår 1 skiljer sig i plattform och spårlängd mot spår 2a och spår 2b.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna om plattformslängd hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). Vi är medvetna om att resultatet ibland blir otydligt och arbetar med att lägga till funktioner för att kunna skilja på total plattformslängd användbar plattformslängd.

SJ

Flik 5, kommande ändringar: JNB 2027 borde rimligen inte innehålla uppgifter med planerad trafikstart 2021, 2022, 2023 eller 2024.

Under denna del borde också spår med Servicegångar vid uppställning presenteras.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna i bilaga 2A hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). I flik 5, kommande ändringar, för vi in de ändringar som ligger i framtiden och ännu inte lagts in i BIS. När vi tar fram en ny JNB stämmer vi av uppgifterna från året innan och tar bort de uppgifter som genomförts och som har uppdaterats i BIS. Kvar i flik 5 blir de uppgifter som av olika anledningar inte fått genomslag i BIS. Detta är en brist som vi arbetar för att komma till rätta med.

Servicegångar är en uppgift som inte finns i BIS. Trafikverket undersöker möjligheten att lägga till dessa uppgifter framöver.

Skånetrafiken

Bilagan med infrastruktur behöver ses över. Perstorps station anges som en station med dubbla plattformar och möjlighet med möte. En av plattformarna är avstängd sedan flera år, och persontåg med resandeutbyte kan inte ske här.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ändrar i bilaga 2A och lägger till att plattformen vid spår 2 i Perstorp inte är tillgänglig för resande.

Öresundståg

Bilagan 2A med infrastruktur behöver ses över. Ändringar har gjorts i Kungsbacka station under våren och sommaren där plattformshöjd och längd har justerats vid flera tillfällen, denna förändring återspeglas inte i bilaga 2A.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna om plattformslängd hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). Vi är medvetna om att resultatet ibland blir otydligt och arbetar med att lägga till funktioner för att kunna skilja på total plattformslängd användbar plattformslängd.

I Kungsbacka har det utförts arbete för att återställa plattformen till det skick som beskrivs i BIS.

Västtrafik

Hela den här bilagan skulle må bra av en översyn. I fliken ”Kommande ändringar” finns det fortfarande ändringar med planerad trafikstart för flera år sedan. Det saknas också ändringar som ska göras under 2027, till exempel i Vänersborg. Vi har också noterat några andra felaktigheter:

- Kommande ändring i Uddevalla är fel, plattformen ändras till mellan, inte hög.
- Plattformarna i Kungsbacka har fel höjd (spår 1-3) och fel längd (spår 1-2).
- Bilagan anger att det finns en plattform på spår 3 i Säffle, vilket inte stämmer.
- Plattformarna på spår 21-24 på Göteborgs central saknas, de finns varken i fliken ”Plattformar” eller ”Kommande ändringar”.

- Det står också att plattformarna i Trollhättan (spår 2&3), Herrljunga (spår 4&5) och Stenungsund (1b, 2) är höga – stämmer det?

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna till bilaga 2A hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). BIS visar nuläget och alla förändringar som är planerade redovisar vi i fliken kommande ändringar. Där ligger det ibland kvar uppgifter som inte är uppdaterade i BIS. Trafikverket ser över era uppgifter om felaktigheter och kommer därefter göra nödvändiga förändringar i bilagan, sannolikt vid första avvikelsemeddelande för JNB 2027.

Snälltåget

Fliken plattformar

Vi ser ett behov att uppgifterna *Längd (m)* kompletterades med den faktiskt användbara plattformslängden och den *hinderfria längden* med hänsyn tagen till signalplacering.

Vi upplever idag att det finns skillnader i vad som beskrivs i JNB och hur det ser ut i verkligheten, vilket leder till suboptimerade lösningar.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna om plattformslängd hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). Vi är medvetna om att resultatet ibland blir otydligt och arbetar med att lägga till funktioner för att kunna skilja på total plattformslängd användbar plattformslängd.

Bilaga 2 B – Banstandarddata

Jönköpings Länstrafik

JLT noterar i samrådsutgåvan för JNB 2027 och dess TRAV mallar i bilaga 2b, banstandarddata, indelningsdata. Rad 242 i 1:a fliken kolumn J angående bandel 827 Kalmar Södra – Kalmar Central. Sträckan är utrustad med signalsystem H, i bilagan framgår det att sträckan är utrustad med signalsystem M.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och ändrar enligt önskemål.

Skånetrafiken

Bilagan med infrastruktur behöver ses över. Perstorps station anges som en station med dubbla plattformar och möjlighet med möte. En av plattformarna är avstängd sedan flera år, och persontåg med resandeutbyte kan inte ske här.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ändrar i bilaga 2A och lägger till att plattformen vid spår 2 i Perstorp inte är tillgänglig för resande.

Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan

Green Cargo

Bandel 224 (Ånge)–(Sundsvall)

Svar: Får ej påverka SSAB ståttåg Stax E4 (tungt tåg) eller normal godstrafik Stax D2

Bandel 303 Gävle–Strömsbro

Svar: Får ej påverka SSAB ståttåg Stax E4 (tungt tåg) eller normal godstrafik Stax D2

Bandel 376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung

Svar: Får ej påverka SSAB ståttåg Stax E4 (tungt tåg)

Bandel 376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung

Svar: Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

Svar: Får ej påverka normal godstrafik Stax D2

Trafikverkets kommentar:

I bilaga 2E beskrivs de delar av järnvägsnätet där Trafikverket ser en risk för varaktiga nedsättningar av hastighet eller axellast. Trafikverket är medvetna om riskerna som påpekas här och tackar för dessa synpunkter då det hjälper oss i prioritering av åtgärder.

Kapitel 3 – Villkor för tillträde och trafikering

Mälardalstrafik

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 organisatörer.

Trafikverkets kommentar:

Tack för synpunkten. Trafikverket tillämpar för närvarande inte ramavtal, men detta ställningstagande kan ändras utifrån bland annat ändringar i lagstiftning.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

SJ

4.2.1.3 Trångsektorsplaner

Sträckangivelsen "Söderhamns västra-Sundsvall-Vännäs" bör förtydligas till att det är Sundsvall-Umeå-Vännäs som gäller och inte via Ånge.

I detta kapitel anges det att sträckan Herrljunga-Öxnered-Göteborg ingår i trångsektorplan medan det i Bilaga 4E 1.3 för aktuell trångsektorplan anges endast delen Herrljunga-Öxnered ingå. Sträckan Öxnered-Göteborg bör strykas ur texten.

Trafikverkets kommentar:

Båda ändras enligt synpunkt.

Snälltåget

4.2.4.1 Sökandes yttranden över förslag till tågplan

Vi saknar i nuvarande skrivning att Trafikverket ska ta emot, hantera och besvara inkomna synpunkter, vilket i praktiken inte alltid sker.

Trafikverkets kommentar:

Följer av sista stycket.

Mälardalstrafik

4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Mälardalstrafik önskar generellt att man vid utebliva banarbeten snarast återgår till ordinarie trafik och inte fullföljer anpassade tåglägen till det aktuella banarbetet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har valt att be om ansökningar för tillkommande trafik när banarbeten ställs in. Att ändra eller lägga till tåglägen utan ansökan riskerar att skapa svårigheter för sökande som redan har inrättat sig efter de tidigare förutsättningarna.

SJ

4.3.3 Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Under kapitel 4.3.3 beskrivs ett exempel på en tillfällig kapacitetsbegränsning (UTK) som kan orsaka trafikavbrott. SJ AB anser att detta exempel kan vara förvirrande och motsägelsefullt, eftersom det längre ner i paragrafen anges att en UTK måste innebära trafikavbrott.

Trafikverkets kommentar:

Ordet ”exempelvis” stryks.

Mälardalstrafik

4.3.4 Kapacitetsplaner

Mälardalstrafik anser att 5 arbetsdagar för svar till Trafikverket utgör en för snäv tidsram för mindre bolag som enbart har en eller få planerare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för att fem arbetsdagar är en kort frist som under olyckliga omständigheter kan vara svår att hålla. Mot det måste man väga att Trafikverket inte kan påbörja planeringen av tågplanen på aktuella och angränsande sträckor innan svaren har mottagits. En längre tidsfrist riskerar att innebära att hela tågplaneprocessen fördröjs vilket kommer att få stora konsekvenser inte bara för den sökande som har gjort den felaktiga ansökan utan även för alla andra sökande som har ansökt korrekt. Till saken hör också att den sökande kan undvika problemet genom att skicka in en korrekt ansökan.

SJ

4.5 Tilldelningsprocess

SJ önskar att samrådsperioden X-12 T28 förlängs med anledning av att samrådet innefattar tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor trafikpåverkan.

Vidare anser SJ AB att synpunktperioderna för TCR:er är för korta och föreslår att dessa förlängs. Vi föreslår att samrådsperioden för TCR:er med liten påverkan startar direkt efter ansökan den 13 april. Samrådsperioden för medelstora till mycket stora TCR:er bör utökas, eftersom det rör en större grupp TCR:er. SJ accepterar inte att MPK långtid stänger redan klockan 16:00 under kontorstid. Vi kan acceptera att det stänger kl 23:30, men inte tidigare.

Förslaget till tågplan presenteras den 7 juli, och operatören har därefter fem veckor för intern hantering och för att lämna synpunkter, samt säkerställa fyra veckors semester. För att säkerställa att semesterlagstiftningen följs för medarbetare i den så kallade långtidsprocessen, bör samordningsmöten börja tidigast den 17 augusti. Tidigare har dessa perioder definierats i JNB, och SJ efterfrågar att detta görs igen. Tilldelningsprocessen är ryggraden i JFs interna processer, och när hållpunkter inte definieras försvårar det vår planering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer undersöka möjligheterna att utöka samrådsperioderna inför kommande tågplaner, men har inte i nuläget möjlighet att göra några utfästelser om det. Om samrådsperioderna förlängs så kommer det kommuniceras genom ett avvikelsemeddelande.

Att hålla ansökningssystemet öppet efter kontorstid på den sista dagen för ansökan har visat sig vara olämpligt. Det uppstår praktiskt taget varje år situationer där sökande väntar till sent på kvällen med att skicka in sin ansökan och sedan får svårigheter att göra det antingen på grund av tekniska problem eller på grund av handhavandefel. De såväl juridiska som systemtekniska svårigheter som följer av dessa situationer är inte önskvärda varken för de sökande eller för Trafikverket.

Samordningsperioden beskrivs lika detaljerat i JNB 2027 som i alla tidigare järnvägsnätsbeskrivningar sedan 2011.

Mälardalstrafik

4.5 Tilldelningsprocess

Den 24 augusti 2026 ska internationell trafik ansökt via PCS fastställas, d.v.s. knappt en månad innan tågplanen T27 fastställs samt innan perioden för tvistlösning. Att ha olika tidpunkter för fastställelse av tåglägen kan ses som diskriminerande och innebär exempelvis att internationella tåglägen har företräde

före annan tågtrafik och att möjligheten att begära tvist mot dessa därmed exkluderas. Ur detta perspektiv emotser Mälardalstrafik att Trafikverket med fördel tar ett initiativ till att denna skillnad i tilldelningsprocessen snarast arbetas bort.

Vidare har Mälardalstrafik behov av att Trafikverket tidigt under planeringsprocessen lägger 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 för att uppnå bästa resultat.

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 fastställsedatumet skulle kräva stora processförändringar som sannolikt inte kommer vara möjliga före införandet av TTR.

Hector Rail

4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet

Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till tågplan 2027

Hector Rail uppmärksammar att Trafikverket önskar att tidigarelägga tidpunkten för sista ansökan till årlig tågplan från 23:59 till 16:00. På grund av det kritiska tidsrummet att få in alla uppgifter korrekt i MPK Långtid samt att PCS CB kommer stänga närmare midnatt önskar Hector Rail att Trafikverket arbetar för samstämmighet mellan ansökningssystemen. Det är inte orimligt att anta att ändringar på ett internationellt tåg i elfte timmen, av operatör i tredje land, får påverkan för inhemsk trafik och behov av anpassning av dessa följer. Med olika tidpunkter för stängning av ansökningssystemen skulle det kunna innebära att ett internationellt tågläge ansökt i årlig tågplan behöver kompletteras med en restkapacitetsansökan, endast för att tidpunkten för stängning är olika. Så bör det inte vara.

Trafikverkets kommentar:

Att hålla ansökningssystemet öppet efter kontorstid på den sista dagen för ansökan har visat sig vara olämpligt. Det uppstår praktiskt taget varje år situationer där

sökande väntar till sent på kvällen med att skicka in sin ansökan och sedan får svårigheter att göra det antingen på grund av tekniska problem eller på grund av handhavandefel. De såväl juridiska som systemtekniska svårigheter som följer av dessa situationer är inte önskvärda varken för de sökande eller för Trafikverket.

Hector Rail

4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet

Första dag för Ad Hoc ansökan som avser Tågplan 2027

Det ser ut som att det avvikelsemeddelande (nr 6 för JNB 2026) som ändrade tilldelningsprocessen för Ad Hoc skedde utan deltagande från avtalsparter. Nu när tågplan 2026 inkommer i denna tidsperiod så är det tydligt för oss att ändringen skapar ett tomrum som behöver fyllas vad gäller senareläggningen av öppningen av Ad Hoc. Mellan stängningen av kompletterande ansökan 2026-10-19 till första dag för Ad Hoc ansökan 2026-11-05 finns ett tomrum där ny trafik ej kan ansökas eller fastställd kapacitet ej kan anpassas (till exempel anpassningar till tågplaneskiftet). Problembeskrivningen av konsekvensen är att inställelser av tåg inte kan ske alls, och att förskjutningen i tid innebär att de då hamnar inom avgiftsdelarna för Bokningsavgift.

Hector Rail önskar antingen att (i) Ad Hoc ansökan öppnas, likt tidigare år, dagen efter att Kompletterande ansökan stängs eller att (ii) Trafikverket tydliggör i JNB hur inställelser och anpassningar av tilldelade tåg ska hanteras och accepteras under denna period eller (iii) justerar avsnittet Bokningsavgift för att anpassas efter öppnandet av Ad Hocen med en rimlig tidperiod.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket följer i det här avseendet branschorganisationen RailNetEuropes gemensamma tidplan. Anledningen till förändringen är nya direktiv om att ansökan till ad hoc ska öppna samtidigt i hela Europa, och att det ska ske efter att hanteringen av kompletterande ansökan är avslutad.

Västtrafik

4.5 Tilldelningsprocess, tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet

I tabell 2 anges att MPK Långtid stänger 16:00 den 13 april. Varför stänger inte systemet kl. 23:59?

Trafikverkets kommentar:

Att hålla ansökningssystemet öppet efter kontorstid på den sista dagen för ansökan har visat sig vara olämpligt. Det uppstår praktiskt taget varje år situationer där sökande väntar till sent på kvällen med att skicka in sin ansökan och sedan får svårigheter att göra det antingen på grund av tekniska problem eller på grund av handhavandefel. De såväl juridiska som systemtekniska svårigheter som följer av dessa situationer är inte önskvärda varken för de sökande eller för Trafikverket.

SJ

4.5.5 Tvistlösning

SJ AB efterfrågar ett förtydligande kring tvistlösning för internationella tåg. Vi anser att internationella fastställelser bör ses som att tågen är låsta vid gränspunkterna, men att tåglägen kan förändras nationellt.

Detta är även BaneNORs tolkning, och vi anser att Trafikverket bör hantera den internationella fastställelsen på samma sätt. Om internationella tåg inte hanteras på detta vis, finns en risk att JF söker tåglägen över gräns för att få förtur i ansökningsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Inför fastställelsen av internationell trafik i PCS ges ett "final offer" till sökande. Detta erbjudande innefattar alla avtalspunkter i tågläget, det vill säga även detaljerna för avtalade tider och platser. Sökande behöver aktivt acceptera erbjudandet för att få kapaciteten fastställd och avtalad.

Därefter kan inte kapaciteten ändras på ett sådant sätt att avtalet bryts, exempelvis genom ändrade avtalstider.

Snälltåget

4.5.5 Tvistlösning

Trafikverkets förslag till tvistlösningsprocess innebär att tvistlösning för internationell trafik inte kan genomföras, vilket är i strid med Artikel 46 i Europaparlamentet och rådets Direktiv 2012/34/EU. Snälltåget har förståelse för att tidsplanen med ordinarie tvistlösningsprocess blir svår om *gränspassagetiderna* uppdateras och att ansökan således kan få påverkan i andra länder.

Det är därför viktigt att Trafikverket tar extra hänsyn till internationella tåglägen, på det sätt som beskrivs i artikel 40 i ovan nämnda direktiv för att tidigt tillsammans med sökanden undvika att en tvistlösningsprocess behövs. Oavsett så

ska alltid en tvist som enbart har påverkan nationellt kunna hanteras av Trafikverket inom ramen för tvistlösningsprocessen på det sätt den beskrivs.

Trafikverkets kommentar:

Inför fastställelsen av internationell trafik i PCS ges ett "final offer" till sökande. Detta erbjudande innefattar alla avtalspunkter i tågläget, det vill säga även detaljerna för avtalade tider och platser. Sökande behöver aktivt acceptera erbjudandet för att få kapaciteten fastställd och avtalad.

Därefter kan inte kapaciteten ändras på ett sådant sätt att avtalet bryts, exempelvis genom ändrade avtalstider.

Mälardalstrafik

4.6.1 Tilldelning 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 kan ses orättvist mot alla våra vardagsresenärer som dagligen pendlar i Stockholm-Mälardalen 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.

Trafikverkets kommentar:

Att i högre grad prioritera tåg med många gångdagar riskerar tyvärr att ge en effekt som är motsatt den önskade. Det finns redan nu en tendens att vissa sökande söker fler gångdagar än de behöver i hopp om att de på så sätt ska få högre prioritet i planeringen, och det beteendet skulle helt säkert öka om Trafikverket gjorde utfästelser om en sådan högre prioritet. Det är inte troligt att ökad översökning från andra bolag skulle leda till att Mälardalstrafik får bättre tåglägen.

Hector Rail

4.8.1.1 Erbjudande

Det har under årens lopp skett diskussioner om denna fråga, och Hector Rail önskar ett förtydligande i texten kopplat till att sökande behöver acceptera eller avböja erbjudande inom 24 timmar. Det bör tydligt framgå att dessa 24 timmar endast gäller helgfria vardagar. Det har i diverse forum tagits upp att Trafikverket tagit ut personal extra på helger för att arbeta bort en backlog, att det skickats Erbjudande som sedan automatiskt avslagits p.g.a. sökande ej besvarat Trafikverket i tid. Detta ligger utanför sökandes kontroll och sökande kan heller inte motivera att ta ut extra personal under helger och högtider för att kompensera för något Trafikverket hanterar internt.

Trafikverkets kommentar:

Detta problem orsakades av en bugg i TPS som fanns för ett tag sedan, men som nu ska vara löst. Trafikverket ser ingen anledning att ändra i järnvägsnätsbeskrivningen.

Snälltåget

4.8.2.1 Revision av tågplan

Vi saknar i nuvarande skrivning att Trafikverket ska besvara inkomna synpunkter på lösningsförslag.

Det vill säga:

”Trafikverket

...

- tar emot, hanterar och besvarar inkomna synpunkter på lösningsförslag, i den mån berörda önskar lämna synpunkter, samt uppdaterar om möjligt lösningsförslaget utifrån detta

...”

Trafikverkets kommentar:

När Trafikverket skickar erbjudande om ändrade tåglägen framgår i det i vilken mån synpunkterna har kunnat tillgodoses.

Mälardalstrafik

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 ser Mälardalstrafik med fördel på att planeringsprocessen utvecklas än mer. Mälardalstrafik har 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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och delar förhoppningen att de kommande regeländringarna ska skapa bättre förutsättningar för kapacitetstilldelningen.

Östgötatrafiken

Tilldelningsprocess och prioriteringsregler

Östgötatrafiken har vid flera tillfällen tidigare framfört synpunkter på att hela planerings-processen måste tidigareläggas. Framför allt är det den slutliga fastställsetidpunkten som behöver tidigareläggas då det i och med dagens tidsplan 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 spårvagnstrafiken från våra trafikföretag 9 dagar innan T27 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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tidigare 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 väsentligt snabbare än idag utan att kvaliteten blir lidande och med hänsyn till att synpunkter ska hanteras och eventuell tvistlösning genomföras. En tidigareläggning skulle kräva stora processförändringar som sannolikt inte kommer vara möjliga före införandet av TTR.

Östgötatrafiken

Tilldelningsprocess och prioriteringsregler

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 regionaltågstrafiken 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 lägre prioritet än tåg som trafikerar dagligen.

Trafikverkets kommentar:

Att i högre grad prioritera tåg med många gångdagar riskerar tyvärr att ge en effekt som är motsatt den önskade. Det finns redan nu en tendens att vissa sökande söker fler gångdagar än de behöver i hopp om att de på så sätt ska få högre prioritet i planeringen, och det beteendet skulle helt säkert öka om Trafikverket gjorde utfästelser om en sådan högre prioritet. Det är inte troligt att ökad översökning från andra bolag skulle leda till att Östgötatrafiken får bättre tåglägen.

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 tilldelade utan eller med låg avgift avboka 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 kännbara konsekvenser. En taktfast tidtabell över längre perioder attraherar pendeltågskunderna 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.

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

Snälltåget

5.2 Kostnadsparmetrar för associationer samt

6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

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 i stället att associationen *anslutningar* 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.

Bilaga 4 D – Konstruktionsförutsättningar

Snälltåget

1.2 Planerade uppehållstider samt 2.1.1.3 Tid vid plattform (Stockholms central)

Vi kan förstå syftet med att införa en generell begräsning om att den planerade uppehållstiden vid spår 8-19 inte får överstiga 10 minuter för att inte ta för mycket kapacitet på Stockholm C i anspråk. Dock menar vi att det borde finnas en generell skrivning om uppehållstiderna där den som ansöker kan ange mer tid med en skriftlig motivering till Trafikverket. Sedan får Trafikverket justera tiden efter bedömning, i stället för att riskera att ansökan avslås utifrån grunden att ansökan inte uppfyller villkoren i konstruktionsförutsättningarna.

Trafikverkets kommentar:

Undantag hanteras redan genom formuleringen "får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall", vilket syftar till individuell bedömning utifrån kapacitetssituation och behov för tåget. Trafikverket förstår dock oron för att hela tågläget skulle bedömas vara ogiltigt, vilket inte varit syftet. Ett förtydligande har därför gjorts att Trafikverket i sådana fall justerar tiden. Trafikverket avser att tillämpa reglerna på samma sätt redan i T26, även om detta inte uttryckligen står i JNB.

SJ

1.4 Tidsintervall i kritiska punkter

Hänvisning till var järnvägsföretagen hittar listan med utvalda trafikplatser och aktuell headway saknas. Dylika headwaytider måste tillkännages som del av JNB fastställelsen.

Trafikverkets kommentar:

Instämmer, tabell är tillagd.

Västtrafik

2.2.1.2 Spåranvändning, tabell 2 Spåranvändning på Göteborgs central

Tabell 2 är för restriktiv. Vi har till exempel insatståg på Bohusbanan i högtrafik som kan behöva ankomma och avgå spårgrupp B för att de inte får plats på spårgrupp D. Under perioder med kapacitetsplan Alingsås – Olskroken kan det också vara bra om det är pendeltågen från Västra stambanan som använder spårgrupp D för att möjliggöra tätare ankomster och avgångar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer i att tabell 2 blivit något för restriktivt i ansatsen att optimera spåranvändningen på Göteborg C.

Västtrafik

2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst

Gäller femminutersintervallet mellan en avgång och en ankomst även spårgrupp D eller kan det vara kortare tid där?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har granskat tidsåtgången mellan avgående och ankommande tåg på spårgrupp D och gjort en förnyad bedömning. Text i andra stycket sista meningen 2.2.1.6 justeras.

Snälltåget

2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5-11 (Malmö central)

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 Arlöv, men för internationella tåg och långväga nationella nattåg behövs mer tid både före och efter ankomst än 45 respektive 15 minuter.

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

Vidare är vi frågande till vad som avses med att *undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall*. Är det utifrån ett planerat (i kapacitetstilldelningen) eller ett rent operativt perspektiv?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Snälltågets synpunkt kring plattformstid. Om längre plattformstid krävs, så att övriga tåglägen påverkas negativt, behöver detta motiveras.

Trafikverket avser dock inte att tillämpa regeln annat än i de fall det bedöms som nödvändigt, exempelvis vid stor negativ påverkan på, eller exkludering av, andra tåglägen. Ett förtydligande har därför gjorts angående detta. Trafikverket avser att tillämpa reglerna på samma sätt redan i T26, även om detta inte uttryckligen står i JNB.

Eventuella undantag bedöms av den funktion som tilldelar kapaciteten (trafikplanerare långtid, trafikplanerare korttid, tågledare).

Snälltåget

2.3.1.4 Växling (Malmö central)

Utifrån skrivningen om att *varje växlingsrörelse ska jämföras med ett tågläge i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig måste ett tågläge vara outnyttjat, så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig*.

Hur ansöker man i så fall om växlingsväg till/från bangården i Malmö? För om växlingsrörelsen ska jämföras med ett tågläge måste det kunna gå att ansöka om den kapaciteten.

Därtill behöver det beaktas att Malmö central och Malmö personbangårds utformning inte alltid möjliggör en enkel rörelse, då personbangården består av flera korta spår – vilket gör undanväxling mer omfattande. Samt att möjlighet för

furnering av fordon saknas på personbangården och måste därmed utföras vid plattform på Malmö C.

Trafikverkets kommentar:

Växlingsvägen anses vara ansökt i form av associationen mellan tågläge och uppställning. I tilldelningsprocessen (både lång- och korttid) görs en bedömning om en sådan tidslucka är tillgänglig.

Trafikverket är medvetna om att det i vissa relationer krävs flera växlingsdrag och beaktar, om möjligt, detta vid kapacitetstilldelningen.

Skånetrafiken

2.4.1.3 Tid vid plattform (Helsingborgs driftplats)

Vi noterar också att det tillkommit regler för hur länge tågfordon får stå vid plattformar. Vi förstår att detta syftar på att öka kapacitet på stationer. Vi önskar dock att denna regel hanteras pragmatiskt. I Helsingborg står vi längre än angivna tider. Skulle vi inte få göra det, kommer detta att leda till att vagnarna måste växlas ut, för att sedan växlas ner igen. Detta ökar slitaget på spår och växlar, skapar fler rörelser som riskerar förseningar på övrig trafik. Vi vill att detta planeras i samråd, så att det blir ekonomiska och funktionella lösningar för alla parter.

Trafikverkets kommentar:

Syftet med skrivningen är inte att förbjuda långa vändtider generellt, utan snarare vara ett verktyg för att öka kapaciteten i högrafik eller de tillfällen spårkapaciteten är reducerad. Ett förtydligande har därför gjorts i texten. Trafikverket avser att tillämpa reglerna på samma sätt redan i T26, även om detta inte uttryckligen står i JNB.

Bilaga 4 E – Trångsektorsplaner

Green Cargo

3.5.2

Green Cargo AB Posttransporter framförs med tåg i 160 km/h och kan med fördel omledas via Kust Till Kustbanan / Älvsborgsbanan (i relationen Göteborg - Rosersberg och omvänt). Det bör framgå i vilken kategori denna typ av tåg kategoriseras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket håller med om synpunkten och lägger till detta i JNB.

Green Cargo

4.5.1 samt 4.5.2

Green Cargo anser det bör ligga på Trafikverket att informera JF om tågens vikt eller längd skapar begränsningar vid möten. Vi kan inte behöva minska vikt och längd på samtliga tåg under en hel vecka pga. risk finns för möten på sträckor. Det bör ligga på Trafikverket att begära viktbegränsning eller längdbegränsning vid behov.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer när det gäller längdbegränsningen, stycket är justerat. Men när det gäller vikten så bör sökande ha tillräcklig kännedom om banans topografi som man dagligen trafikerar. Dvs hur mycket tågvikt i förhållande till dragkraften som krävs för att klara backarna. Dessutom erbjuder Trafikverket stöd via VV-max.

Tåg i Bergslagen

4.3 Omfattning

Synpunkt: Trafikverket bör komplettera kapitlet med hanteringen på övriga grenstationer (Sv, Blgc, Stl och Fv) för att öka tydligheten, d.v.s. inga särskilda restriktioner på förenämnda driftplatser för trafik till och från sträckor som ej omfattas av trångsektorsplanen.

Kommentar: för TiBs del avser synpunkten framförallt Blgc där vi avser att bedriva persontrafik på Dalabanan (Mras-Blgc samt Blgc-Hdm). För att undvika missförstånd att tågantalet i kapitlen 4.5.2 samt 4.5.3 även omfattar trafik Mras-Blgc-Hdm så bör texten antingen kompletteras med Blgc särskilt, eller en allmän kommentar om att grenstationer undantas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket håller med om synpunkten och lägger till detta i JNB.

Västtrafik

I trångsektorplan för Västsverige finns kanaler för godståg varje timme på sträckan Herrljunga – Öxnered och varannan timme Borås – Herrljunga. Under 2027 ska trångsektorplanen användas framför allt under helger, och ser man till helger med trångsektorplan 2026 är mängden godståg klart mindre än detta. Samtidigt tvingas vi reducera vår regionala trafik och dessutom ha kraftigt förlängda körtider på den trafik som kan framföras. Vi önskar därför att Trafikverket tittar på ett alternativ där mängden godskanaler stämmer mer överens med efterfrågan, vilket bör ge mindre påverkan på vår trafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer. Text ändras så att ansökan lördagar och söndagar är möjlig andra tider än enligt trångsektorsplanens kanalsystem, men om godståg ansöks enligt trångsektorsplanen har detta företräde.

Västtrafik

På sträckan Borås – Göteborg är minuttalen i trångsektorplanen i princip identiska med trångsektorplanen 2026. I konstruktionen av tågplan 2026 fick vi plocka bort några insatståg på Kungsbackapendeln som inte kunde framföras på grund av konflikter med tåg som skulle köra genom trångsektorplanen. Vi önskar därför att det säkerställs att vi kan köra full trafik på Kungsbackapendeln även under dagar med trångsektorplan i Västsverige.

Trafikverkets svar:

Under 2027 ska trångsektorplanen användas framför allt under helger. För att kunna få fram viss del av trafiken när Västra stambanan är avstängd behöver de få plats på hela omledningssträckan även om något insatståg måste ställas in under några få dagar. Ingen ändring görs.

Bilaga 4F – Kapacitetsplaner**SJ****Kapacitetsplan Alingsås – Olskroken**

SJ AB och SJ Götalandståg vill att kapacitetsplanen inte gäller under vecka 29 utan giltighetsperioden kortas av till 04:00 måndag 19 juli 2027.

Att kapacitetsplanen ska gälla även vecka 29 när båda spåren kan trafikeras anser vi skapar onödiga låsningar och begränsningar av både person- och godstrafik. Det handlar om en högsommarvecka med sommartrafik så trafikvolymen borde inte kunna anses så stor att trafiken ska behöva regleras så hårt bara pga hastighetsnedsättningen, tillräcklig kapacitet borde finnas för att lösa trafikföretagens önskemål.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och giltighetstiden ändras till slutdatum vecka 28.

SJ

2.5.3.2 Trafikeringsetapp 2

Minuttal ankomst Göteborg för kategori S saknas i tabellen.

Minuttal ankomst Sävenäs rbg för godståg saknas i tabellen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och tackar för synpunkten. Detta rättas.

Västtrafik

2.5.3.2 Trafikeringsetapp 2

I tabellen i kapitel 2.5.3.2 har några tider hamnat på fel platser för alla södergående tåg utom pendlarna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och tackar för synpunkten. Detta rättas.

Västtrafik

Vi önskar att kapacitetsplanen avslutas samtidigt som enkelspårsdriften på banan, det vill säga vecka 28 istället för vecka 29.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer och giltighetstiden ändras till slutdatum vecka 28.

Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter

Snälltåget

5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift samt 5.6.1 Bokningsavgift

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:

Inställelser och avbokningar ska i första hand orsakskodas på grundval av den orsakande händelsen. Om järnvägsföretagen upplever att fel kod angivits finns möjlighet att överklaga orsakskodningen i BRIO-processen.

Hector Rail

5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift

Hector Rail konstaterar att det saknas ett tydliggörande av kvalitetsavgifter vid omledning av ordinarie sträcka, det vill säga konsekvensen för kvalitetsavgifter vid akut omledning där ordinarie tidtabell återupptas senare i ledet. Enligt vad Hector Rail erfar har ett arbete pågått för att hantera detta som skulle gått i mål i somras men kan inte finna något om detta i JNB 2027. Hector Rail saknar en skrivelse om att ett tåg ska orsakskodas på felet som föranledde omledningen när tåget återgår till sitt ordinarie läge och önskar att Trafikverket kompletterar med denna.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten har lämnats över till pågående utvecklingsinitiativ inom Trafikverket.

Snälltåget

5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift samt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Vi ställer oss frågande om dagens utformning av systemet med kvalitetsavgifter uppfyller sitt syfte med att *förebygga driftstörningar i järnvägssystemet och att förbättra järnvägsnätets prestanda*. 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:

En händelse får initialt en orsakskod baserat på information som finns tillgänglig vid tidpunkten. Om ny information framkommer kan orsakskoden justeras enligt fastställd process.

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att följa upp och se över systemet avseende verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i järnvägen. Uppdraget ska redovisas senast 5 juni 2026.

För närvarande har Trafikverket inga planer på att införa avgifter för F- och O-koder.

Mälardalstrafik

5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

Mälardalstrafik 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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dagsläget valt att inte differentiera banavgifterna på olika delar av järnvägsnätet. Förändringar utanför trafikeringsavtal hanteras via verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

Snälltåget

5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer

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.

Utifrån tidigare samråd avseende JNB 2026 så beskrev Trafikverket att frågan skulle lyftas till JBS. Eftersom Snälltåget AB inte ingår i JBS är det inte godtagbart för oss att frågan inte ska kunna hanteras utifrån avtalsförhållandet mellan Snälltåget, i egenskap av kund och järnvägsföretag, och Trafikverket, i egenskap av leverantör och infrastrukturförvaltare.

Trafikverkets kommentar:

Era synpunkter har tagits vidare till Snälltågets kundansvarig på Trafikverket. Frågan kommer även lyftas i Trafikverkets stationsråd för vidare dialog.

Tågföretagen

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Vid omledningar som orsakas av Trafikverket infrastruktur anser Tågföretagen 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 pga infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

Hantering av spår- och tåglägesavgifter vid omledning följer Järnvägsmarknadslag (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 §§.

Det innebär att spår- och tåglägesavgifter vid omledning beräknas utifrån den faktiskt använda färdvägen, även om en annan färdväg tidigare har tilldelats.

Snälltåget

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Vi har synpunkter på principen att *vid omledning tas spåravgift och tåglägesavgift ut för faktisk använd färdväg*. Vi menar att i de fall Trafikverket är den orsakande parten som föranleder en omledning så ska spår- och tåglägesavgift utgå för den planerade färdvägen samt att Trafikverket ersätter järnvägsföretaget eller trafikorganisatören för de ökade driftkostnaderna, vilket exempelvis är fallet i Tysklandⁱ.

Trafikverkets kommentar:

Hantering av spår- och tåglägesavgifter vid omledning följer Järnvägsmarknadslag (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 §§.

Det innebär att spår- och tåglägesavgifter vid omledning beräknas utifrån den faktiskt använda färdvägen, även om en annan färdväg tidigare har tilldelats.

Hector Rail

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

Hector Rail anser att spår- och tåglägesavgifter vid omledningar ska följa ordinarie färdväg. Tågoperatörerna ska inte belastas med både längre restid och högre kostnader när tåg omleds på grund av beslut fattade av Trafikverket. Att även Trafikverket tycker detta är rimligt har bekräftats av Trafikverket, varför Hector Rail nu finner det märkligt att detta inte är förtydligat i förslaget till JNB 2027.

Trafikverkets kommentar:

Hanteringen av spår- och tåglägesavgifter vid omledning följer Järnvägsmarknadslag (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 §§.

Det innebär att spår- och tåglägesavgifter vid omledning beräknas utifrån den faktiskt använda färdvägen, även om en annan färdväg tidigare har tilldelats.

Green Cargo

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

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 pga infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

Hanteringen av spår- och tåglägesavgifter vid omledning följer Järnvägsmarknadslag (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 §§.

Det innebär att spår- och tåglägesavgifter vid omledning beräknas utifrån den faktiskt använda färdvägen, även om en annan färdväg tidigare har tilldelats.

Transportstyrelsen

5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

I samrådsutgåvan för 2027 års JNB så är det angivet i kapitel 5.4.2 att det krävs specialtransport för fordon som har buffertöverhäng på minst 2,5 m från yttre hjulaxel för boggivagn eller minst 3,5 meter för 2-axlig vagn (gäller inte RIV/TEN-märkta vagnar).

Sverige har ett nationellt krav för specialfordon (arbetsfordon) där man med en beräkning avgör om ett fordon behöver specialtransportvillkor eller inte, se 3 § i kapitel 2 i bifogad föreskrift. Kravet är tillämbart för alla fordon.

Förutom att Trafikverket skapar specialtransporter i onödan med den skrivning som finns i JNB (eftersom ingen hänsyn tas till fordonets bredd), så kan det även vara tveksamt om ni får ha en regel som är mer restriktiv än den notifierade nationella regeln.

Trafikverkets kommentar:

Baserat på den utredning och riskanalys som gjorts och som Trafikverket försett Transportstyrelsen med, så pågår nu ett arbete för att göra en inventering av hinderfrihetspunkter/isolerskarvar i Trafikverkets anläggning. Utifrån resultatet av den inventeringen kan Trafikverket komma att justera kraven i TRVINFRA-00006 och därmed i kommande versioner av JNB.

SJ

5.5.3 Provkörning

"All dokumentation ska vara Trafikverket tillhanda senast en månad före provkörningen."

SJ AB önskar ett förtydligande av denna punkt då provkörningar som regel beställs med 0-5 dagar framförhållning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har en handläggningstid på en månad för provkörningsbeslutet under förutsättning att all nödvändig dokumentation finns tillgänglig. Ansökan om tågläge för provkörning hanteras enligt gällande regler. För mer information samt ytterligare hänvisning se TDOK 2014:0175 *Provkörning på Trafikverkets järnvägsanläggning*.

Mälardalstrafik

5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Obehöriga i spår är ett stort problem för tågtrafiken och dess kunder, Trafikverket har som infrastrukturägare ett medansvar att intrång och störningar inte sker i anläggningen och att infrastrukturen görs tillgänglig för trafik. Mälardalstrafik upplever att Trafikverkets och blåsljusmyndigheternas rutiner har bidragit till att konsekvenserna på framför allt merförseningar har ökat under många år. I och med att obehöriga i spår numera utgör en betydande andel när det gäller merförseningsorsaker ser vi med fördel att Trafikverket tillsammans med blåsljusmyndigheter lägger ännu mer fokus på åtgärder som minskar mängden obehöriga i spår samt konsekvenserna på trafiken, till exempel genom förändrade rutiner. För att skapa ytterligare incitament förordar Mälardalstrafik att Obehöriga i spår framöver omfattas av kvalitetsavgifterna med Trafikverkets som betalare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar uppfattningen att obehöriga i spår är ett omfattande problem för alla inblandade parter. För att begränsa obehöriga i spår arbetar Trafikverket bland annat med att sätta upp stängsel och pyramidmattor på utvalda platser runt om i landet.

I nuläget finns inga planer på att införa avgifter för O-koder.

Hector Rail

5.9 Fakturering och betalning

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.

Bilaga 5 B – Orsakskoder

Snälltåget

2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

Vi har svårt att förstå koden *JPR 10 Växlingsrörelse i vägen* och hur det kan vara en

orsak som skulle kunna ses som orsakat av det drabbade järnvägsföretaget, eller hur är tanken med kodens tillämpning?

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 erlagga 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 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.

Avser orsakskoden *ONA 08* påkörda fåglar och varför är det i så fall inte en *ODJ*-kod?

Trafikverkets kommentar:

J-koderna har tagits fram i samråd med representanter av Järnvägsföretag/avtalsparter i syfte att järnvägsföretag 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 exempelvis då ett järnvägsföretag väljer att invänta resenärer från ett annat järnvägsföretag.

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

Koden *ONA 08* avser när fåglar orsakar skador i infrastrukturen och/eller på fordon.

Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad

Hector Rail

Bilaga 5 C, tabell 1.1.3 Schabloner för godståg

Vi inväntar rättelse för fordonstyp HR243 som blev klar under remissperioden för JNB 2027. Om denna ändring sker i JNB 2027 eller i samtidigt avvikelsemeddelande för JNB 2025, JNB 2026 eller JNB 2027 spelar Hector Rail ingen roll.

Trafikverkets kommentar:

JNB 2027 har uppdaterats avseende fordonstyp HR243.

JNB 2026 ska uppdateras i samband med kommande avvikelsemeddelade (nr 5) i början av 2026. Ändringen ska emellertid tillämpas retroaktivt för JNB 2025, och tidigare fakturor för HR243 (2025) har därför krediterats i enlighet med den nya, korrekta schablonen.

Kapitel 6 – Operativ drift

Hector Rail

6.2.2.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning

Kommentar till andra stycket: Detta är redan reglerat i TSD Drift och i TTJ och skulle inte nödvändigtvis behöva styras i JNB också. Egentligen skulle det räcka med sista meningen.

Vi har förstått att det pågår ett arbete inom Trafikverket med att förändra hur linjeboksinformation ska delas till oss JF. Trafikverket behöver återkomma till oss JF, om någon förändring av hur linjeboksinformation ska delas, kommer att ske under T27.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser det som en förtydligande information som bekräftar det som står i TSD Drift och TTJ, vilket kan vara hjälpsamt för exempelvis en ny aktör på den svenska järnvägsmarknaden att känna till.

Trafikverket arbetar på en digital lösning men det kommer inte att ske några förändringar under T27.

Kapitel 7 – Anläggningar för tjänster

Snälltåget

7.3.4.4 Avgifter (Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter)

Avgiften för att använda tågbildningstjänsten på trafikplats Hagalund framgår inte av texten. Då det bör vara en och samma avgift för alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer, för att uppnå en konkurrensneutralitet, bör avgiften anges i JNB.

Trafikverkets kommentar:

Tågbildningstjänsten på trafikplats Hagalund tillhandahålls av annan part (för JNB 2027 av SJ Depåproduktion). Tjänsteleverantörens uppgifter om tjänsten, inkl. avgifter, återfinns via Trafikverkets webbplats [Tjänsteleverantörer för järnvägstransportsrelaterade tjänster i Sverige - Bransch](#)

Snälltåget

7.3.5.4 Avgifter (Spår för uppställning)

Med bakgrund i de återigen 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 synpunkten i arbetet med att utveckla tjänsten *Spår för uppställning* och dess avgiftsmodell. Trafikverket uppskattar ert engagemang och era konkreta exempel som bidrar till utvecklingen av tjänsten.

SJ

7.3.5.4.1 Spår för Uppställning

Uppställning zon A:

8,21 kr per tilldelat spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår

SJ AB anser att avgiften behöver differentieras utifrån vilken standard som råder vid uppställningsspåren.

Exempel:

Ett spår i Tomtebodan utan Tågvärmepost, och i många fall klass-1-makadam och utan all annan möjlighet till tillgänglighet har samma avgift som ett spår i Hagalund med tågvärmepost, servicegång på båda sidor, vattenposter, tillfartsvägar för servicefordon m.m.

Dessutom är Tomteboda ofta oöversiktligt vilket ökar risk för skadegörelse och stölder.

Trafikverkets kommentar:

Era synpunkter om att avgiften bör differentieras utifrån spårens standard och tillgängliga faciliteter kommer att tas med i arbetet med att utveckla tjänsten *Spår för uppställning* och dess avgiftsmodell. Vi vill också informera om att Trafikverket just nu utreder behovet av ytterligare tjänster i anslutning till uppställning samt Trafikverkets framtida roll.

För närvarande erbjuder Trafikverket som tilläggstjänst till uppställning endast anslutning till el via värmepost eller strömavtagare, och det finns redan idag ett extra tillägg för anslutning till värmepost.

Trafikverket uppskattar ert engagemang och era konkreta exempel som bidrar till utvecklingen av tjänsten.

Bilaga 7 A – Tillgängliga spår för uppställning

SJ

Flik 6, kommande ändringar: JNB 2027 borde rimligen inte innehålla uppgifter med planerad trafikstart 2022, 2023 eller 2024.

Flik 3, uppställning: Spår A8 och A9 i Hagalund saknas.

Spårangivelserna är inte rätt definierade i Hagalund. Spåren 3-22 måste skiljas åt och definieras vilka spår som är Hagalund och vilka som är Solna.

Då Järnvägsföretagen ser Hagalund som en enhet oavsett antalet infrastrukturägare är det av stor vikt att det inte blir förväxlingar av spår. Om det inte ändras kommer Jernhusens spår fortsättningsvis heta lika som Trafikverkets inne i Hagalundsanläggningen

SJ AB föreslår att alla spår på Mbg heter Sox.

Trafikverkets kommentar:

Uppgifterna till bilaga 7A hämtas ur Trafikverkets baninformationssystem (BIS). BIS visar nuläget och alla förändringar som är planerade redovisar vi i fliken

kommande ändringar. Där ligger det ibland kvar uppgifter som inte är uppdaterade i BIS. Vi tittar över era uppgifter om felaktigheter gör nödvändiga förändringar i bilagan.

Kapitel 8 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Hector Rail

8.3.2 Avtalspartens användning

Trafikverket har justerat i punktlistan så att det nu anges att *”Trafikverkets avtalsparter ska vid användning av de tjänster som Trafikverket levererar följa [...] föreskrifter som reglerar den aktuella verksamheten.”* istället för *”[...] föreskrifter som finns angivna i Bilaga 3 A”* som anges i nu gällande JNB såväl som i JNB för 2026. Hector Rail anser att det – med den nya skrivningen – blir oklart vilka föreskrifter en godstågsoperatör har att förhålla sig till vid användning av ”de tjänster som Trafikverket levererar”. Hector Rail anser att den gamla skrivningen ska kvarstå oförändrad.

Det noteras även härvid att Trafikverket underlåtit att upplysa tågoperatörerna om denna tilltänkta förändring (se ”Sammanställning över förändringar JNB 2027” där det inte finns någon notis om denna ändring).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ber om ursäkt för att upplysningen föll bort i sammanställningen över förändringar JNB 2027, det var inte vår avsikt.

Ändringen i texten har gjorts för att förtydliga att det även finns andra föreskrifter än de som finns angivna i bilaga 3A som reglerar järnvägsföretagens verksamhet. Textändringen utgör ingen ändring i sak mot det som redan gäller.

Hector Rail

8.5.7 Ersättning vid röjning

Det noteras att Trafikverket till del tagit till sig av de synpunkter som lämnades inför samrådet för JNB 2026 och ändrat i punkten 8.5.7 så att tidsfristen nu är i paritet med den som anges i 8.6.9. Detta är positivt. Dock har det inte skett någon förbättring avseende bestämmelsen otydlighet. Hector Rail är alltså av åsikten att bestämmelsen behöver justeras så att det tydligt framgår vilka krav som avses (dvs. om den gäller för alla krav för röjnings- och bärgningskostnader eller om fristen enbart gäller för röjnings- och bärgningskostnader där sakskada i övrigt inte uppkommit).

Trafikverkets kommentar:

Texten förtydligad i JNB 2027 och lydelsen är ändrad till:

Vid skadehändelse där Trafikverket får anses som vållande, har Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning för röjnings- och bärgningskostnad. Detta gäller även om inte sakskada uppkommit.

Hector Rail

8.6.1 Allmänt

Tåg företagen och dess medlemmar har under lång tid försökt förmå Trafikverket att justera sina ansvarsfriskrivningar i avsnitt 8.6.1 JNB. Ansvarsfriskrivningarna är långtgående och innebär bl.a. att Trafikverket (dvs. leverantören) inte bär något ansvar för skada som tågoperatör (dvs. kunden) lidit till följd av Trafikverkets 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. Efter att Trafikverket införde planeringssystemet MPK i december 2022 med betydande skador som följd blev behovet av en justering än mer akut. Det gick så långt att två tågoperatörer (däribland Hector Rail) tingats in i domstolsprocesser i ett försök att få skadorna kompensande. Enligt Hector Rail är detta inte en vettig resursallokering av skattemedel.

Enligt Hector Rail 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.

Det är även värt att notera att nuvarande utformning av ansvarsfriskrivningarna snedvrider incitamenten för Trafikverket att upprätthålla god kvalitet på sina tjänster, eftersom risken för påföljder vid avtalsbrott i praktiken uteblir. Detta riskerar att drabba tågoperatörerna hårt och försvaga deras ställning på marknaden. En mer balanserad reglering skulle inte bara främja rättvisa mellan parterna utan också bidra till en ökad konkurrenskraft för järnvägsbranschen.

Mot denna bakgrund är förändringar av ansvarsfriskrivningarna nödvändiga.

Trafikverkets kommentar:

Det pågår ett kontinuerligt arbete, tillsammans med järnvägsbranschen, med att utveckla regelverken i Järnvägsnätsbeskrivningen.

I den mån nya eller justerade regler fastställs kommer de att implementeras och, i tillämpliga fall, beskrivas i järnvägsnätsbeskrivningen enligt den tidplan som järnvägsmarknadslagen påbjuder.

8.11 Ansvar för ekonomisk skada

Ekonomisk skada – godstrafik

Sedan möjligheten till ersättning för ekonomisk skada infördes via lagstiftning år 2018 (dvs för 7 år sedan) har INGEN godstågsoperatör beviljats ersättning. Detta beror inte på brist på ansökningar utan på att Trafikverkets krav på underlag är så högt satta att tågoperatörerna inte kan efterkomma dem (beroende bland annat på sekretessbestämmelser i avtal mot kund vilka förhindrar tågoperatörer att dela dessa med Trafikverket). Hector Rail anser att kraven för att erhålla ersättning måste vara rimliga och i paritet med de förutsättningar som godstågsoperatörer arbetar under. Annars blir rättigheten i lagstiftningen illusorisk. Notera även att kraven för persontrafiksoperatörerna är uppställda på ett annat sätt vilket medför att dessa operatörer erhåller ersättning per automatik vid ansökan. Trafikverkets olika kravställningar medför således även att det inte råder någon likabehandling mellan operatörerna på det svenska järnvägsnätet i detta hänseende.

Trafikverkets kommentar:

Ekonomisk skada gods har ett godkänt anspråk sedan införandet. För ekonomisk skada gods är det enbart de verifierade kostnaderna som transportören ersatt sin kund för, som är möjliga att ersätta. Krav på visad skada är förenligt med vad som gäller allmänt.

SJ

Synpunkt

SJ AB har under många års tid ifrågasatt skäligheten i de ansvarsfriskrivningar som Trafikverket tillämpar i sina allmänna avtalsvillkor, inte minst skrivningen i punkt 8.6.1 som innebär att Trafikverket inte står något ansvar för skada som järnvägsföretag lider till följd av avtalsbrott (t.ex. försenad eller utebliven leverans av tåglägen).

Trots SJ ABs (och övriga branschens) synpunkter och ansträngningar för att få till mer balanserade villkor, har förändringar uteblivit. Det vittnar om att villkoren är ensidigt dikterade av Trafikverket och att samrådet i denna del enbart sker för formens skull. SJ AB konstaterar att villkoren är oförändrade även i 2027 års samrådsutgåva och därmed fortsatt obalanserade, inte minst då det saknas påföljder när Trafikverket begår avtalsbrott.

Trafikverket har 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. SJ AB efterfrågar följaktligen

fortsatt en förändring av avtalsvillkorens ansvarsreglering för att skapa balans och rimlig riskfördelning. Järnvägsbranschens konkurrenskraft är beroende av en fungerande infrastruktur och skäliga villkor för dess nyttjande.

Trafikverkets kommentar:

Det pågår ett kontinuerligt arbete, tillsammans med järnvägsbranschen, med att utveckla regelverken i Järnvägsnätsbeskrivningen.

I den mån nya eller justerade regler fastställs kommer de att implementeras och, i tillämpliga fall, beskrivas i järnvägsnätsbeskrivningen enligt den tidplan som järnvägsmarknadslagen påbjuder.

Tåg företagen

Generellt om JNB:s ansvarsfriskrivningar

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

Tåg företagen 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 tågslagen) 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 Tåg företagens medlemmars mening står det klart att ansvarsfriskrivningarna i avsnitt 8.6.1 i JNB är oskäliga. Den uppfattningen vinner stöd av ett rättsutlåtande från före detta justitierådet Torgny Håstad, som Trafikverket tagit del av tidigare. Detta lyftes även i samråd JNB 2026 från Tåg företagen.

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

Trafikverkets kommentar:

Det pågår ett kontinuerligt arbete, tillsammans med järnvägsbranschen, med att utveckla regelverken i Järnvägsnätsbeskrivningen.

I den mån nya eller justerade regler fastställs kommer de att implementeras och, i tillämpliga fall, beskrivas i järnvägsnätsbeskrivningen enligt den tidplan som järnvägsmarknadslagen påbjuder.

Bilaga 8 A – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Snälltåget

Avsnitt 4 Räddningsövning

Vi välkomnar gemensamma räddningsövningar, men ställer oss frågande till vem som ansvarar för att gemensamma räddningsövningar genomförs, då vi inte ser att det är tydligt idag och inte heller i texten. Det borde vara Trafikverket i rollen som infrastrukturförvaltare som äger frågan, men att initiativen eller önskemålet om att genomföra övningar kan komma från även järnvägsföretag utöver räddningstjänsten.

Trafikverkets kommentar:

Räddningsövningar kan genomföras med flera syften och involverar ofta flera samhällsfunktioner och intressenter. Beroende på syfte och omfattning kan räddningsövningar exempelvis genomföras av blåljusmyndighet, länsstyrelse, kommun, MSB och andra myndigheter.

Bilaga 8 B – Hantering vid skadereglering

Hector Rail

1.4.1 Totalskada och 1.4.2 Reparationskostnad

Trafikverket har på senare tid i vissa skadeärenden valt att – till skillnad från tidigare praxis – 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]rsättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsansättning samt annan direkt skada. Se bilaga 8 B". I Bilaga 8 B till JNB punkten 1.4.1 anges att totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det nedanstående framräknade dagsvärdet (V) där föremålets dagsvärde är lika med återanskaffningsvärdet multiplicerat med det ej avskrivna värdet i kr $V = (A \times (100 - P))$. I punkten 1.4.2 anges att kostnad för reparation inte får 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. Ingenstans anges vad som avses med varken ordet ”sak” eller ”föremål”. Enligt vår mening kan regleringen inte rimligen innebära att en part är skyldig att tillhandahålla motparten dagsvärdesuträkningar för samtliga 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).

Trafikverkets tolkning är vidare problematisk i förhållande till järnvägsföretags hyresgivare av bland annat lok och vagnar.

Trafikverket har tillkännagegett att det anser att Bilaga 8 B även ska tillämpas på egendom som ägs av någon annan än tågoperatören trots att det in ingressen i Bilaga 8 B anges att *”anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man”*. Förhyrd egendom ska såldes – enligt Trafikverket – inte exkluderas från Bilaga 8 Bs tillämpningsområde. Till stöd för sin inställning har Trafikverket meddelat att *”Ersättning för skador på fordon är reglerade i de allmänna avtalsvillkoren i Järnvägsnätsbeskrivningen. Hyrda eller inlånade fordon utgör inget undantag i förhållande till Trafikverket. Fordonen är en del av verksamheten som bedrivs enligt avtalet med Trafikverket och därmed en del av transportörens ansvar. Ser vi på Järnvägsnätsbeskrivningen p. 8.2 så står det att ”parterna ansvarar gentemot varandra i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt för den material, personal och övriga resurser som de använder. Vid ersättningskrav som följer av skyldighet ska parterna framföra dessa krav till varandra. Detta är förenligt med en generell juridisk tolkning inom avtalsrätt av begreppet tredje man som någon som inte kan anses vara part i ett visst avtalsförhållande.”* Vad Trafikverket har anfört förändrar inte det faktum att leasegivaren är en separat juridisk person och därmed tredje man i förhållande till Trafikverket samt att lydelsen i Bilaga 8 B tydligt medför att skador på tredje mans egendom inte ska omfattas av Bilaga 8 Bs tillämpningsområde. Att järnvägsföretaget ansvarar för fordonen (lok och vagn) i enlighet med punkten 8.2 i JNB förändrar inte detta faktum.

Skulle Trafikverket hålla fast vid sin inställning enligt ovan skulle detta medföra att de järnvägsföretag som hyr in hela eller delar av sin fordonsflotta blir förfördelade jämfört med de järnvägsföretag som har möjlighet att äga sin fordonsflotta.

Anledningen härtill är att branschens leasegivare inte har samma villkor kring skadeberäkning som Trafikverket har och särskilt inte vad gäller dagsvärdesberäkningen. Vid skada på förhyrd egendom riskerar järnvägsföretaget därmed att få lägre ersättning från Trafikverket än vad företaget i sin tur måste betala till leasegivaren.

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.

Ett arbete pågår med representanter från branschen och Trafikverket med avsikt att förtydliga hanteringen av dagsvärdesberäkningar.

Undantaget för tredje mans skada i bilaga 8B är inte avsett att gälla fordon som part använder i trafik (jämför med begreppet tredje man i järnvägstrafiklagen 17 och 18 §§). Egna eller inhyrda fordon gör ingen skillnad i förhållande till vad Trafikverket kan betala i ersättning till part.

Hector Rail

1.7.1 Framställan av ersättningskrav

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 skadereglering som de rättsliga följderna av skaderegleringen. Av utrymmes- och tidsskäl har Hector Rail inte möjlighet att gå in på detta i detalj inom ramen för detta yttrande men vi anser att en generell översyn borde göras i fråga om rutinerna för skaderegleringen. Vi kan härvid konstatera att regleringen avseende formerna för skaderegleringen är tämlig innehållslös i JNB. Att Trafikverket i förslaget till JNB 2027 nu lagt till att ett skaderegleringsmöte ska hållas adderar inte nämnvärt till tydligheten.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket noterar dessa synpunkter.

Övergripande synpunkter

Tåg företagen

Avgifter

Då tydligt underlag till beräkning av kostnadsförändringar för avgifter saknas kan Tåg företagen inte kontrollera om dessa är skäligen eller ej. Tåg företagen önskar att Trafikverket detaljerat redovisar för avgifternas beräkningar och bilägger dessa till JNB 2027 och framtida Järnvägsnätsbeskrivningar. Utan tillräcklig insyn i beräkningarna hävdar Tåg företagen att Riksrevisionens granskningsrapport Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17) tydligt pekar på att Trafikverket inte i tillräcklig mån får resultat för sitt kostnadsbesparande arbete när upphandlingarna i snitt blivit 74% dyrare än beräknat. Det har även rapporterats på flera håll, med forskningsstöd, att kostnader för järnvägsarbete ökat nära dubbelt så mycket som Konsument Pris Index sedan 1990. Tåg företagens medlemmar äger inte frågan om upphandlingen, och kan heller inte välja en annan leverantör av Sveriges järnvägsinfrastruktur utan är tvingade att betala det pris som ingår i TRAV och JNB. Därför önskar Tåg företagen att Trafikverket tydligt beskriver kostnaderna, i detalj, för att Tåg företagen och dess medlemmar ska få chans att yttra sig om prissättningen.

Den ökade mängd underhåll och reinvesteringar som planeras i tågplan 2027 och framgent är förvisso välkommet av Tåg företagen som dagligen nyttjar en infrastruktur som orsakar mycket stora störningar och kostnader samt håller tillbaka utvecklingen av järnvägstransporter inom Sverige. Regeringen beslutar om tilldelningen av medel och Trafikverket upphandlar underhåll och reinvesteringar, men tågoperatörerna anses bekosta detta via spåravgiften. Det betyder att den underhållsskuld som uppstått, framförallt, under de åren då järnvägen inte var avreglerad, nu ska återtas med medel från svenskt näringsliv och resenärer. Det riskerar att bli en oskäligt hög kostnad att bära och riskerar järnvägens konkurrenskraft med andra transportmedel samtidigt som den riskerar svensk industris konkurrenskraft med andra länders. Tåg företagens inställning är att Trafikverket snarast återgår till 2022 års nivåer och begär en omprövning av Transportstyrelsens beslut.

Tåg företagen menar att Trafikverket inte i tillräcklig mån har analyserat konsekvenserna av dessa fleråriga förändringar på samhället som helhet, inklusive dess påverkan på näringslivet, miljön, och den övergripande ekonomin. Vi begär att Trafikverket undersöker och presenterar en samhällsekonomisk trafikslagsövergripande analys som inkluderar de externa effekterna av höjda banavgifter sett över åren 2022–2050 (år 2050 då måläret för återtagandet av underhållsskulden enligt GD och Infrastrukturministern). Hur kommer minskningen av godstrafikvolymen att påverka utsläpp av växthusgaser, trängsel och andra miljöfaktorer? Vilka är de förväntade effekterna på luftkvaliteten och

klimatförändringarna? Det är viktigt att varje trafikslags slitage mäts på ett rättssäkert, naturvetenskapligt och verifierbart sätt. Vad gäller godståg så förvärrar de höga avgifterna situationen genom att hög tågfyllnad i form av tågvikt innebär högre procentuell banavgiftshöjning. Samtidigt som alla ropar efter längre/tyngre/större godståg i syfte att stimulera ett bättre kapacitetsnyttjande, flertalet LTS projekt till i Nationella Plan för infrastruktur 2026–2037 och inkopplingen av Fehrman Bält passagen förväntas bara några år efter aktiveringen av JNB 2027.

Trafikverket behöver koppla avgiften mot en ett löfte för leverans av den tjänst man betalar för. I avtalet finns det inte tydligt definierat vad som är en avvikelse och således bör ligga som grund för ersättning för skada. I ett kommersiellt avtal är det brukligt att parten som köper tjänsten även har en tydlig beskrivning av vad leverantören åtar sig att leverera dvs vad, till vilken kvalitet samt hur avvikelser hanteras. Denna del saknas fortsatt i JNB.

Så länge ovanstående är utretts bör varken banavgifter eller andra avgifter regleras. Ska en ökning av pris göras ska det tydligt presenteras en utredning samt konsekvensanalys. Grunden ska vara en tydlig beskrivning kring vad Trafikverket åtagit sig att leverera till kund i utbyte mot avgifter.

Trafikverkets kommentar:

Remissvaret från Tåg företagen är inte direkt kopplade till JNB 2027. Många av de frågor och påståenden som tas upp ligger som delmängder i det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i juni 2025. En av slutsatserna i det uppdraget var att fortsatt arbete med utformning av banavgifter behövs. Ett arbete Trafikverket har startat upp.

Utformningen av banavgifter styrs av EU-direktiv och den svenska järnvägsmarknadslagen. De är av tre slag: avgifter motsvarande direkta kostnader (obligatoriska), kapacitetsavgifter (valfria, får tas ut där det råder kapacitetsbrist) och finansierande avgifter ("mark-ups"). För närvarande tar Sverige enbart ut de förstnämnda, obligatoriska banavgifterna. Sverige tar dels ut en avgift per tonkm (spåravgift), dels en avgift per tågkm (tåglägesavgift). År 2024 var intäkterna från banavgifterna ca 2,6 mdkr, vilket motsvarade ungefär 15 procent av järnvägens drift- och underhållskostnader. Trafikverket använder sig av en ekonometrisk modell för beräkning av de direkta kostnaderna som tågtrafiken ger upphov till.

De banavgifter som gäller nu (2025 - 2027) är baserade på studier som utfördes av VTI omkring 2018 (CTS WP 2018:24, CTS WP 2018:22, CTS 2018:20). Dessa studier visade att banavgifterna behövde höjas jämfört med dåvarande nivå, för att nå upp till de direkta kostnaderna, dvs den lagliga miniminivån. Trafikverket avsåg att genomföra denna höjning gradvis, för att ge tågtrafiken möjlighet att gradvis anpassa sig till de högre nivåerna, något som också skett. Från JNB 2025 täcker

banavgifterna, enligt nuvarande avgiftsmodell, de direkta kostnaderna som järnvägsfordonen ger upphov till. För JNB 2026-27 har banavgifterna endast indexjusteras.

Under perioden fram till 2025 har Trafikverket räknat och redovisat hur de gradvis höjda banavgifterna påverkar person- och godstrafiken. Detta betyder inte att Trafikverket kan frånga att ta ut avgifter som täcker de direkta kostnaderna. Staten har infört en miljökompensation (statsstöd) om MSEK 885 (2026-2030) för att öka konkurrenskraften för godstrafik på järnväg.

Hector Rail

Inledning

Under årens lopp har de tågoperatörer som använder Trafikverkets infrastruktur – däribland Hector Rail AB ("Hector Rail") – återkommande framfört synpunkter på avtalsvillkor i JNB, både inom ramen för samrådsprocesserna och i andra kanaler. Vår uppfattning är dock att dessa synpunkter hittills inte har tagits i beaktande eller lett till förändring i de forum som funnits tillgängliga. Mot denna bakgrund upplever Hector Rail att Trafikverkets samrådsförfarande i första hand genomförs för att uppfylla formella krav snarare än syftar till verklig dialog. Detta underbyggs av det faktum att Trafikverket inte ens bemödat sig med att tillhandahålla en ändringsmarkerad version av JNB 2027.

Mot bakgrund av ovanstående är det därmed svårt för oss att motivera att lägga betydande resurser på att lämna synpunkter på JNB 2027.

På ett övergripande plan nöjer sig Hector Rail med att konstatera att villkoren – då liksom nu – är obalanserade och ensidigt dikterade. En förändring av avtalsvillkoren är nödvändig för att skapa balans och rimlig riskfördelning mellan parterna och därmed öka järnvägsbranschens konkurrenskraft.

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

Avgifter (Kapitel 5 – Tåglägestjänster och avgifter samt bilaga 1 B avgifter för tjänster)

Då tydligt underlag till beräkning av kostnadsförändringar för avgifter saknas kan Hector Rail som avtalspart inte kontrollera om dessa är skäliga eller ej. Hector Rail önskar att Trafikverket detaljerat redovisar för avgifternas beräkningar och bilägger dessa till JNB 2027 och framtida Järnvägsnätsbeskrivningar. Hector Rail menar att det inte går att utesluta att det finns kostnadsbesparingar för Trafikverket, och att det även kan dölja sig avgifter som inte direkt kan kopplas till det slitage som järnvägsfordonen orsakar men som ändå kan tänkas benämnas som underhåll,

exempelvis snöröjning och trädröjning. Utan tillräcklig insyn i beräkningarna hävdar Hector Rail AB att Riksrevisionens granskningsrapport Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17) tydligt pekar på att Trafikverket inte i tillräcklig mån får resultat för sitt kostnadsbesparande arbete när upphandlingarna i snitt blivit 74% dyrare än beräknat. Det har även rapporterats på flera håll, exempelvis från Innovationsföretagen, att kostnader för järnvägsarbete ökat nära dubbelt så mycket som Konsument Pris Index sedan 1990, något som knappt går att känna igen i andra branscher. Hector Rail AB och andra järnvägsföretag äger inte frågan om upphandlingen av underhållet, och kan heller inte välja en konkurrerande leverantör av Sveriges järnvägsinfrastruktur utan är bundna att betala det pris som ingår i TRAV och JNB. Därför önskar Hector Rail att Trafikverket tydligt beskriver kostnaderna, i detalj, för att Hector Rail och andra bolag ska få chans att yttra sig om prissättningen i god tid före den fastställs.

Den ökade mängd underhåll och reinvesteringar som planeras i tågplan 2027 och framgent är förvisso välkommet av Hector Rail, som dagligen nyttjar en infrastruktur som orsakar mycket stora störningar och kostnader samt håller tillbaka utvecklingen av godstransporter inom Sverige. Regeringen beslutar om tilldelningen av medel och Trafikverket upphandlar underhåll och reinvesteringar, som tågoperatörerna i sin tur ska bekosta via avgifter. Det betyder i förlängningen att den underhållsskuld som uppstått, framförallt under de åren då järnvägen inte var avreglerad, nu ska återtas med medel från svenskt näringsliv och resenärer. Det riskerar att bli en oskäligt hög kostnad att bära och riskerar järnvägens konkurrenskraft mot andra transportmedel samtidigt som den riskerar svensk industris konkurrenskraft med andra länders. Mot bakgrund av ovanstående anser Hector Rail att avgifterna bör återgå till 2023 års nivåer.

Hector Rail menar att Trafikverket inte i tillräcklig mån har analyserat konsekvenserna av dessa fleråriga förändringar på samhället som helhet, inklusive dess påverkan på näringslivet, miljön, och den övergripande ekonomin. Vi begär därför att Trafikverket undersöker och presenterar en samhällsekonomisk trafikslagsövergripande analys som inkluderar de externa effekterna av höjda banavgifter för godstrafiken sett över åren 2023-2050 (målåret för återtagandet av underhållsskulden är år 2050 enligt GD och Infrastrukturministern). Hur kommer minskningen av godstrafikvolymen att påverka utsläpp av växthusgaser, trängsel och andra miljöfaktorer? Vilka är de förväntade effekterna på luftkvaliteten och klimatförändringarna? Det är viktigt att varje trafikslags slitage mäts på ett rättssäkert, naturvetenskapligt och verifierbart sätt.

Vad gäller godståg förvärrar de höga avgifterna situationen genom att hög tågfullnad i form av tågvykt innebär högre procentuell banavgiftshöjning samtidigt som alla ropar efter längre/tyngre/större godståg i syfte att stimulera ett bättre kapacitetsnyttjande. Dessutom ligger flertalet LTS-projekt i Nationella Plan för infrastruktur 2026-2037 och inkopplingen av Fehrman Bält passagen förväntas

bara några år efter aktiveringen av JNB 2027 med en förväntad ökad mängd gods till och från kontinenten. Enligt Hector Rail kan de höga avgifterna skapa en försämrad framdrift/stimulans av dessa projekt och istället leda till fler och kortare/lättare godståg.

Trafikverkets kommentar:

Remissvaret från Hector Rail är inte direkt kopplade till JNB 2027. Många av de frågor och påståenden som tas upp ligger som delmängder i det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i juni 2025. En av slutsatserna i det uppdraget var att fortsatt arbete med utformning av banavgifter behövs. Ett arbete Trafikverket har startat upp.

Utformningen av banavgifter styrs av EU-direktiv och den svenska järnvägsmarknadslagen. De är av tre slag: avgifter motsvarande direkta kostnader (obligatoriska), kapacitetsavgifter (valfria, får tas ut där det råder kapacitetsbrist) och finansierande avgifter ("mark-ups"). För närvarande tar Sverige enbart ut de förstnämnda, obligatoriska banavgifterna. Sverige tar dels ut en avgift per tonkm (spåravgift), dels en avgift per tågkm (tåglägesavgift). År 2024 var intäkterna från banavgifterna ca 2,6 mdkr, vilket motsvarade ungefär 15 procent av järnvägens drift- och underhållskostnader. Trafikverket använder sig av en ekonometrisk modell för beräkning av de direkta kostnaderna som tågtrafiken ger upphov till.

De banavgifter som gäller nu (2025 - 2027) är baserade på studier som utfördes av VTI omkring 2018 (CTS WP 2018:24, CTS WP 2018:22, CTS 2018:20). Dessa studier visade att banavgifterna behövde höjas jämfört med dåvarande nivå, för att nå upp till de direkta kostnaderna, dvs den lagliga miniminivån. Trafikverket avsåg att genomföra denna höjning gradvis, för att ge tågtrafiken möjlighet att gradvis anpassa sig till de högre nivåerna, något som också skett. Från JNB 2025 täcker banavgifterna, enligt nuvarande avgiftsmodell, de direkta kostnaderna som järnvägsfordonen ger upphov till. För JNB 2026-27 har banavgifterna endast indexjusteras.

Under perioden fram till 2025 har Trafikverket räknat och redovisat hur de gradvis höjda banavgifterna påverkar person- och godstrafiken. Detta betyder inte att Trafikverket kan frångå att ta ut avgifter som täcker de direkta kostnaderna. Staten har infört en miljökompensation (statsstöd) om MSEK 885 (2026-2030) för att öka konkurrenskraften för godstrafik på järnväg.

Östgötatrafiken

Infrastrukturens vidmakthållande och åtgärder

Östgötatrafiken noterar att det i samrådsutgåvan inte finns några större planerade banarbeten annonserade i T27 på Södra stambanan genom Östergötland eller

mellan Mjölby och Motala. Vi hoppas dock att det tillkommer banarbeten efterhand.

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 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 närmaste 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.

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.

Trafikverkets kommentar:

I förslag till nationell plan 2026 - 2037 tilldelas Trafikverket 1171 mdr kr varav 564 mdr kr ska gå till att underhålla vår infrastruktur. Underhållsskulden ska återtas och arbetet är redan påbörjat då vi under T26 kommer att ha rekordmånga underhållsåtgärder på den svenska järnvägen.

Vad gäller det område som ni trafikerar så stämmer det i dagsläget att det under T27 inte är planerat några längre avstängningar förutom vecka 24 då vi har arbeten mellan Mjölby-Linghem (planerade vägutgångar) samt kabelsänkningar inför T28 då det är planerat för spårbyte mellan Kimstad-Linghem samt en liten del i Mjölby.

Östgötatrafiken

Tilldelningsprocess och prioriteringsregler

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.

Trafikverkets kommentar:

Yttrandet kan inte betraktas som en synpunkt på innehållet i Trafikverkets järnvägsnätbeskrivning 2027.

Svemin

Bakgrund

Trafikverket ska enligt Järnvägsmarknadslagen ta ut banavgifter från järnvägsföretag motsvarande den kostnad som uppstår som en följd av framförandet av järnvägsfordon. I JNB 2027 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. De senaste 15 åren har banavgifterna ökat med över 600 procent för tunga godståg. Bara mellan 2024-2025 höjdes avgifterna med 55 procent för tunga godståg. Under 2026 kommer banavgiften öka ytterligare 4 procent för tunga godståg om inget görs. I förslaget för JNB 2027 föreslås att banavgifterna blir oförändrade jämfört med JNB 2026 för tunga godståg.

Svemins huvudsakliga synpunkter

- Nivåerna på banavgifterna i förslaget för JNB 2027 innebär en fortsatt försämrad konkurrenskraft för svenskt järnvägsgods och Svemin anser att banavgifterna istället bör sänkas och fördelas utifrån JNB 2024.
- Utformandet av banavgifterna bör möta regeringens uttryckliga önskan i Infrastrukturpropositionen om att en översyn av banavgifterna är påkallad då de senaste årens höjningar har försämrat svensk konkurrenskraft.
- Svemin efterlyser en tydligare redovisning för hur intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen på de sträckor där avgifterna genereras.
- De höjda banavgifterna behöver användas för att utföra tidskritiska och planerade åtgärder på Malmbanan.

Sveriges konkurrenskraft

Sverige har en konkurrensnackdel i form av långa avstånd inom landet och till de globala marknaderna. Detta föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter och därmed sämre konkurrenskraft. Konkurrenskraften för oss

transportköpare påverkas av olika brukaravgifter som banavgifter, hamnavgifter och farleds- och lotsavgifter. Ju fler och högre avgifter som läggs på svenska transporter desto sämre blir svenska företags konkurrenskraft. Sverige kan inte påverka transportpriserna till och från Sverige, men vi kan påverka transportpriserna inom Sverige. Lägre banavgifter kommer att minska transportkostnaderna och därmed öka konkurrenskraften för svensk export. Därför anser Svemin att nivåerna på banavgifterna bör sänkas och fördelas utifrån JNB 2024. Svemin efterlyser också banavgifter som tydligare speglar regeringens uttryckliga önskan i Infrastrukturpropositionen om att se över banavgifterna. I propositionen finns att läsa:

”Regeringen har också den 20 juni 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). En bakgrund är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet”.

I Trafikverkets redovisade regeringsuppdrag (TRV 2024/74436) om banavgifterna lyfts Sveriges konkurrenskraft i följande formulering:

”Järnvägen är en mycket viktig del i det svenska transportsystemet och Trafikverkets ambition är att transportsystemet ska utformas så att det erbjuder möjligheter för svenska företag att kunna utveckla kostnadseffektiva och klimatsmarta lösningar, allt i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft.”

Allt som Trafikverket gör gällande transportsystemet sker alltså i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft. Svemin förväntar sig därför att detta konstaterande av Trafikverket också får genomslag när framtida banavgifter sätts.

Redovisa hur intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen på de sträckor där avgifterna genereras

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.

Kapacitetsbrist på Malmbanan

Trafikverket har flaggat för att Malmbanan kommer vara mycket tungt belastad kommande år. Tabellen nedan är från Trafikverket (2024) 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	62procent	83procent	101procent	74procent
Boden – Murjek	57procent	69procent	92procent	65procent
Murjek – Gällivare	62procent	75procent	92procent	70procent
Gällivare – Råtsi	51procent	77procent	81procent	73procent
Råtsi – Kiruna	60procent	71procent	72procent	69procent
Kiruna – Riksgränsen	73procent	77procent	77procent	72procent

Trafikverkets kommentar:

Det finns ingen grund för att sätta banavgifter som inte når upp till de direkta kostnaderna som järnvägsfordonen ger upphov till. I ett led att validera banavgifterna gav regeringen Trafikverket ett uppdrag att analysera dagens banavgifter. Trafikverket redovisade i juni 2025 den översynen av dagens banavgifter och håller nu på att kvalitetssäkra resultatet i ett pågående arbete. Banavgifterna tas in för den nationella tjänsten minimipaketet för tillträdestjänst (tågläge i folkmun) och banavgifterna återförs nationellt där de gör mest nytta utifrån Trafikverkets underhållsprioriteringar.

Näringslivets transportråd

Bakgrund

Trafikverket ska enligt Järnvägsmarknadslagen ta ut banavgifter från järnvägsföretag motsvarande den kostnad som uppstår som en följd av framförandet av järnvägsfordon. I JNB 2027 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. De senaste 15 åren har banavgifterna ökat med över 600 procent för tunga godståg. Bara mellan 2024-2025 höjdes avgifterna med 55 procent för tunga godståg. Under 2026 kommer banavgiften öka ytterligare 4 procent för tunga godståg om inget görs. I förslaget för JNB 2027 föreslås att banavgifterna blir oförändrade jämfört med JNB 2026 för tunga godståg.

NTR:s huvudsakliga synpunkter

- Nivåerna på banavgifterna i förslaget för JNB 2027 innebär en fortsatt försämrad konkurrenskraft för svenskt järnvägsgods och banavgifterna bör istället sänkas och fördelas utifrån JNB 2024.
- Utformandet av banavgifterna bör möta regeringens uttryckliga önskan i Infrastrukturpropositionen om att en översyn av banavgifterna är påkallad då de senaste årens höjningar har försämrat svensk konkurrenskraft.

Trafikverkets kommentar:

Det finns ingen grund för att sätta banavgifter som inte når upp till de direkta kostnaderna som järnvägsfordonen ger upphov till. I ett led att validera banavgifterna gav regeringen Trafikverket ett uppdrag att analysera dagens banavgifter. Trafikverket redovisade i juni 2025 den översynen av dagens banavgifter och håller nu på att kvalitetssäkra resultatet i ett pågående arbete.

Skogsindustrierna

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna inspel till samrådet som syftar till att ändra i Järnvägsnätsbeskrivning 2027. Det är i Järnvägsnätsbeskrivningen som Trafikverket bl. a. anger förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller.

Banavgifterna har ökat med över 600 % för tunga godståg på 15 år och enbart mellan 2024-2025 höjdes avgifterna med 55 % för tunga godståg vilket ensamt innebär att transportkostnaderna ökade med upp till 10 miljoner kronor per år för ett medelstort sågverk i Mellansverige och upp mot 30 miljoner kronor för en större skogsindustrikoncern vars bruk ofta ligger vid kusten och därmed även har tillgång till sjöfrakt. Banavgifterna utgjorde hela 15 % av den totala tågdragningskostnaden för skogsindustrins godståg i Sverige redan år 2024. De höjningar som infördes i december 2024 innebär att banavgifterna nu, år 2025, utgör över 20 % av hela tågdragningskostnaden, som förutom banavgifter även består av elkostnaden och tågoperatörens kostnader. 2026 kommer banavgiften öka ytterligare 4 % för tunga godståg om inget görs. Att banavgifterna föreslås oförändrade i JNB 2027 jmf med JNB 2026 för tunga godståg gör ingen skillnad i en redan oerhört ansträngd situation.

Därför anser skogsindustrin att:

- Banavgifterna i JNB2027 (och även i JNB2026) sänks till JNB2024 års nivåer.

- Trafikverket bör redogöra i detalj för hur banavgifterna är framräknade för tunga godståg.
- Banavgifterna för tunga godståg ska baseras på minsta möjliga marginalkostnad och inte ta hänsyn till Trafikverkets egen budget.
- Grunder på vilka spåravgifterna höjts för persontåg resp godståg > 17 ton bör vara tydliga.
- Hänsyn bör tas i JNB2025, JNB2026 och JNB2027 till förändrade transportmönster.
- Storleken på avgiften bör vara proportionerlig med kostnaden att tillhandahålla tjänsten. Gäller främst tåg som framförs på bantyp 4&5.
- Trafikverket bör redogöra för hur stor andel av inbetalda banavgifter som går tillbaka till de banor som industrin nyttjar. Gäller särskilt bantyp 4&5.
- Det lägre slitaget från tom-vagnar bör återspeglas i prislistan.
- Banavgiften bör uppfylla kravet i EU-förordningen om att varuägaren ska betala för närmsta väg och inte omledningar.
- Banavgiften bör svara upp mot regeringens uttryckliga önskan i infrapropen om att se över banavgifterna då de försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet
- Trafikverket bör differentiera banavgifterna olika på olika delar av järnvägsnätet så som genomförandeförordningen förespråkar. Gäller främst bantyp 4&5.
- Trafikverket bör utnyttja möjligheten att ge rabatt till lågutnyttjade banor, då främst bantyp 4&5.
- Trafikverket ej bör budgetera för att höja banavgifterna i den Nationella planen.
- Banavgiften bör tas ut enbart per tågkm, alltså enbart tåglägesavgift.
- Trafikverket bör differentiera banavgiften för uppställningar.

Skogsindustrins yttrande

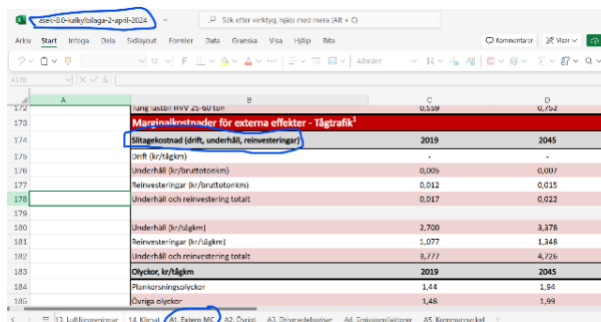
Banavgifterna i JNB2027 och även i JNB2026 sänks till JNB2024 års nivåer. De nivåerna tål Skogsindustriernas medlemsföretag att bära.

Trafikverkets kommentar:

Det finns ingen grund för att sätta banavgifter som inte når upp till de direkta kostnaderna som järnvägsfordonen ger upphov till. I ett led att validera

banavgifterna gav regeringen Trafikverket ett uppdrag att analysera dagens banavgifter. Trafikverket redovisade i juni 2025 den översynen av dagens banavgifter och håller nu på att kvalitetssäkra resultatet i ett pågående arbete.

Skogsindustrierna önskar se en tydlig beskrivning över hur banavgifterna är framräknade för tunga godståg. Det är för Skogsindustrierna oklart hur banavgifterna i JNB 2025, 2026 och därmed också nu i föreslagen 2027 är framräknade. Vilka metoder och bestämmelser har använts vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen? På vilket sätt ingår ASEK-värden (se inklippt bild) och kostnadselasticitet i beräkningarna? (kostnadselasticitet 0,24 enl VTI?)



	Long	Short	2019	2045
Marginalkostnader för externa effekter - tågtrafik ¹				
Säkerhetskostnad (drift, underhåll, reinvesteringar)				
Drift (kr/häkm)				
Underhåll (kr/bruttkonkm)			0,005	0,007
Reinvesteringar (kr/bruttkonkm)			0,012	0,015
Underhåll och reinvestering totalt			0,017	0,022
Övriga kostnader				
Planskostnader			3,708	3,378
Övriga kostnader			1,077	1,345
Underhåll och reinvestering totalt			3,725	4,723
Övriga kostnader				
Planskostnader			1,44	1,54
Övriga kostnader			1,48	1,59

Trafikverkets kommentar:

De banavgifter som gäller nu (2025-2027) är baserade på studier som utfördes av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) omkring 2018 (CTS WP 2018:24, CTS WP 2018:22, CTS 2018:20).

Skogsindustrierna önskar förstå om banavgifterna är baserade på minsta möjliga marginalkostnad för tunga godståg.

När Trafikverket justerade banavgifterna i JNB2025 efter Transportstyrelsens åläggande, utgick Trafikverket då enbart ifrån minsta möjliga marginalkostnaden för tunga godståg, eller utgick Trafikverket ifrån att Trafikverkets budget skulle täckas i samband med att bl.a. intäkter från markups försvann? Vi undrar även om Trafikverket utrett om det finns utrymme inom EU:s genomförandeförordning och svensk lag att exkludera hela eller delar av reinvesteringar från beräkning av den direkta marginalkostnaden? Om det är så att uppräknings gjorts i JNB2025 genom att frivilliga kostnader inkluderats så ifrågasätter vi om marknaden tål det. Uppräknings får göras OM marknaden kan tåla det. Avgiftsnivån får dock ej sättas så högt att marknaden hindras från att använda infrastrukturen. SERA Artikel 32: "För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått. Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en

direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.”

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tog bort ”mark-ups” för godstrafiken till JNB 2024 och sedan för persontrafiken till JNB 2025, det är inte kopplat till till banavgifter för att täcka de direkta kostnaderna. Trafikverket utgår från antagandet att kortsiktiga marginalkostnader inkluderar både underhåll, reinvestering och drift. Referensen till SERA-direktivet hänvisar till mark ups, dvs avgifter som tas ut utöver de direkta kostnaderna. Trafikverket tar inte ut sådana avgifter idag.

Skogsindustrierna önskar förstå på vilka grunder spåravgifterna höjts för persontåg resp godståg > 17 ton.

Transportstyrelsen skriver i sitt [Föreläggande avseende Trafikverkets spåravgifter för godstrafik och tjänstetåg](#), 2022-02-09, sid 4, under skäl 3 att:

”Transportstyrelsen ser heller inga skäl att i detta beslut närmare behandla spåravgiften för persontrafik då denna avgift redan ligger i nivå med marginalkostnaden.” Varför är den genomsnittliga banavgiften för godståg 17-25 ton högre än persontåg >17 ton per bruttonton? Ett ton sliter lika mycket – oavsett om det är personer eller gods på tåget. Varför har spåravgiften höjts med 10 % för persontåg > 17 ton i JNB2025 jfm JNB2024? Om det är för att täcka upp för lägre tåglägesavgift hög så vore det intressant att se den beräkningen. Varför är spåravgiften för godstrafik 17-25 ton 9% högre än för persontåg > 17 ton i JNB2025? Tåglägesavgiften har höjts för godståg i JNB2025 jmf med JNB2024. Innebär detta att spåravgiften för godstrafik 17-25 ton är 20 % högre än vad som krävs? (Skogsindustrierna har ej tagit hänsyn till indexhöjning). Varför har tåglägesavgiften höjts med 13 % för godståg i JNB 25 jmf JNB 24?

Trafikverkets kommentar:

Då viktspannet är olika (>17 ton resp 17-25 ton) för person och godstrafiken så beräknad medelvärde på olika spann -> olika spåravgift.

Mellan 2024 och 2025 gjordes en indexjustering av spåravgiften, men inte någon höjd internalisering då den redan var 100% internaliserad för persontrafik. Utöver indexjusteringen för godstrafiken så justerades även spåravgiften till att uppnå full internalisering mellan 2024-2025.

Skogsindustrierna önskar förstå på vilket sätt hänsyn tagits till förändrade transportmönster när JNB2025 uppdaterades?

Skogsindustriernas bedömning är att antalet godståg minskat samtidigt som antalet persontåg ökat under senare åren. Genomförandeförordningen skriver i:

1. skäl (17) *Av olika skäl, t.ex. produktivitetsökningar, spridning av ny teknik eller en bättre kunskap om kostnadskausalitet, bör beräkningen av direkta kostnader uppdateras eller ses över regelbundet i enlighet med bl.a. bästa internationella praxis.*
2. Artikel 8: *Omprövning av beräkningen: Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet uppdatera metoden för beräkning av sina direkta kostnader med beaktande av bland annat bästa internationella praxis.*

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har ett pågående arbete att uppdatera skattningen av marginalkostnaden enligt skäl 17 och artikel 8. I revideringen tas hänsyn till förändrade transportmönster.

Skogsindustrierna önskar förstå hur Trafikverket säkerställer att storleken på avgiften är proportionerlig med kostnaden att tillhandahålla tjänsten?

I SERA-direktivet, Artikel 31 pkt 6, står: *”Storleken på avgiften ska dock vara i proportion till storleken på kostnaden för tjänsten”*. Denna fråga är särskilt intressant som Trafikverkets översyn av banavgifter juni 2025 visade att persontåg genererar 70 % högre slitagekostnad per bruttoton än godståg, medan godståg idag betalar 5-9% mer per bruttotonkm än persontåg. Skogsindustrierna önskar gärna se uppföljning av hur mkt pengar näringslivet betalar i banavgifter och hur mycket underhåll som sker på banan, och då särskilt på de bantyp 4&5 som är kritiska för skogsindustrins råvarutransporter, och därmed Sveriges bioekonomi. Även i Regeringens proposition 15.3.1 sid 367 står *”Det är de samhällsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna som ska ligga till grund för avgifterna.”* Hur beaktas översynens slutsats om att godset har lägre marginalkostnader än persontågen i JNB2027?

Trafikverkets kommentar:

Nuvarande modell för uttag av banavgifter baserats på kostnader för år 2011–2016. Den nya 2025-modellen (den som togs fram till regeringsuppdraget) baseras på kostnader för 2011–2023. Dvs det är olika beräkningsunderlag som ligger till grund för de olika modellerna. Samlat är avgiftsuttaget ca 15% av verksamhetsvolymen för järnvägsunderhåll och reinvesteringar, där nyttjande och kostnader ligger till grund för den ekonometriska beräkningen.

Skogsindustrierna önskar förstå hur stor andel av inbetalade banavgifter som går tillbaks till de banor som industrin nyttjar, främst bantyp 4&5

Skogsindustrin betalar idag de högsta banavgifterna för att köra på de sämsta banorna nämligen bantyp 4&5. Trafikverket skriver i Genomförandeplanen 2024-2029 att det är *”fortsatt risk för nya temporära eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 4&5”*. Vad var underhållskostnaderna på bantyp 4&5 under 2024, 2025, 2026 och 2027? Främst intressant att förstå på följande banor där skogsindustrin kör mycket virke med tåg:

- a. Malung – Borlänge
- b. Torsby-Karlstad
- c. Storuman – Hällnäs
- d. Hoting- Västerasby – Forsmo
- e. Blygebergssåg – Borlänge
- f. Mora – Borlänge
- g. Hallstavik – Örbyhus
- h. Stångådals- och Tjustbanorna: Nässjö- Hultsfred, Mösterås- Blostermåla, Oskarshamn – Berga
- i. Halmstad-Markaryd Hässleholm
- j. Bofors-Strömtorp

Trafikverkets kommentar:

Nuvarande modell för uttag av banavgifter baseras på kostnader för år 2011–2016. Den nya 2025-modellen (den som togs fram till regeringsuppdraget) baseras på kostnader för 2011–2023. Dvs det är olika beräkningsunderlag som ligger till grund för de olika modellerna.

I 2018-modellen görs ingen differentiering på bantyp. Det är något som TRV undersöker i det fortsatta arbetet med 2025-modellen. Differentieringen i 2018-modellen görs på axellast, där tåg med stor axellast har högre avgifter.

Skogsindustrierna önskar se att det lägre slitaget från tom-vagnar återspeglas i prislistan

En lågt hängande frukt är att differentiera avgiften för tåg som kör tomma, då timmertåg och malmtåg kör tomt i returriktningen. Godsvagnar med låg axellast (tomvagnar) sliter endast 5 % så mycket som lastade godsvagnar och vi anser att banavgifterna borde anpassas till det. Idag betalar vi 15 % lägre avgift för en tom vagn, men vi menar att vi bör betala 95 % lägre avgift. Vi önskar därför se att det

läggs till ytterligare en bruttovikt i redan i JNB2026 där tomma timmervagnar och malmvagnar kan ingå.

Trafikverkets kommentar:

Dagens differentiering av banavgifter förändrar inte det samlade avgiftsuttaget. Det betyder att om avgiften sänks för tomvagnar så höjs den för lastade vagnar, då det handlar om en omfördelning av avgiften.

I nuvarande modell för uttag av banavgifter har Trafikverket fyra differentieringsnivåer för godstrafik. Vilka parametrar som kommer ligga till grund för 2025-modellen är ett pågående arbete som Trafikverket får återkomma till.

Skogsindustrierna önskar se att banavgifterna svarar upp mot regeringens uttryckliga önskan i infrapropen om att se över banavgifterna då de försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet?

I Infrapropen 2025 Vägen till en pålitlig infrastruktur står: "Regeringen har också den 20 juni 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). En bakgrund är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet"

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över banavgifterna i och med redovisningen av regeringsuppdraget kring banavgifter och fortsatt arbete pågår att verifiera resultatet. Banavgifterna har höjts till den lagliga miniminivån, enligt den nuvarande modellen, från nivåer som inte var juridiskt korrekta

Skogsindustrierna önskar se att Trafikverket differentierar banavgifterna olika på olika delar av järnvägsnätet

Genomförandeförordningen Artikel 5 punkt 1 lyfter fram att TRV ska dela upp nätet i olika delar: *"Infrastrukturförvaltaren ska beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för hela nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för hela nätet med det totala antal fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikeras. Alternativt, om infrastrukturförvaltaren kan visa för [Transportstyrelsen] det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU att de värden och parametrar som nämns i punkt 2 skiljer sig åt väsentligt mellan olika delar av nätet, ska infrastrukturförvaltaren dela upp sitt nät i de delarna och därefter beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för varje del av nätet genom att*

dividera de direkta kostnaderna för dessa delar med det totala antalet fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikerar. Prognosperioden får löpa över flera år.”

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i dagsläget valt att inte differentiera banavgifterna på olika delar av järnvägsnätet. I det pågående arbetet med att verifiera kommande banavgifter (den modell som togs fram i om regeringsuppdraget som rapporterades juni 2025) ser Trafikverket över olika former av differentiering.

Skogsindustrierna önskar se att TRV utnyttjar möjligheten att ge rabatt till lågutnyttjade banor

SERA Artikel 33 pkt 3: *”Rabatt kan ges till lågutnyttjade banor.”*

Järnvägsmarknadslagen 8 kap, 8§: *”Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad.”* Vi undrar varför svensk lag har tolkat SERA som att rabatten måste vara tidsbegränsad? I SERA Artikel 33 punkt 3 står: *”Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.”*

Trafikverket lät utreda förutsättningarna för rabatt på underutnyttjade sträckor år 2022 (TRV2022/48293). Som vi förstår det har utredningen inte utrett möjlighet att ge rabatt på de bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins transporter. Som vi förstår det har den också enbart gjorts utifrån svensk lag och ej med hänsyn till EU:s genomförandeförordnings tydliga instruktion om att rabatt får ges. Har vi förstått rätt? Trafikverket landade i att de inte kunnat identifiera några lämpliga sträckor för en rabatt då tåg som ges incitament att passera avsevärt underutnyttjade sträckor skulle även passera linjedelar med ett mycket högre kapacitetsutnyttjande och därigenom öka störningskänsligheten där.

Skogsindustrierna föreslår att Trafikverket istället gör sin bedömning utifrån att svenska företags transportkostnader och växthusgasutsläpp kan minskas, även om kapaciteten på järnvägen inte påverkas. Trafikverket gör även slutsatsen att en rabatt på banavgifter sannolikt bedöms vara statligt stöd och att om så är fallet krävs en förhandsanmälan och godkännande av Europeiska kommissionen innan det kan genomföras. Vi på Skogsindustrierna ifrågasätter om det kan räknas som statsstöd då EU:s genomförandeförordning tydligt pekar ut att rabatt bör ges. Men även om det trots genomförandeförordningen är att anse som statsstöd så bör Sverige snarast ansöka om det. Vi på skogsindustrierna önskar se att Trafikverket gör om utredningen, men då ur perspektivet hela Sveriges järnvägsnät, samt ur

perspektivet hur en rabatt gynna Sveriges exportindustri och konkurrenskraft. Vi bifogar även Jan-Eric Nilssons redogör från VIT om hur banavgifterna var differentierade 2017:

[180509 CERRE TrackAccessCharges CaseStudy Sweden Final](#)

Trafikverkets kommentar:

Vad gäller statsstöd så har Staten en omfattande miljökompensation (MSEK 885 2026-2030) för att stärka konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg.

Skogsindustrierna ifrågasätter varför Trafikverket budgeterar för att höja banavgifterna i Trafikverkets förslag till Nationell plan 2026-2037.

TRV skriver i sitt förslag på Nationell plan från 30 sep 2025 att Trafikverket i inriktningsunderlaget beräknade banavgifterna till 34,2 miljarder, men nu räknar upp den siffran till 34,5 miljarder i förslaget till nationell plan. *”Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas.”* Trafikverket vill göra ytterligare beräkningar och vet resultatet först vid JNB 2028. Skogsindustrierna önskar se att Trafikverket budgeterar för sänkta banavgifter i den nationella planen och i stället äskar medel via anslag.

Trafikverkets kommentar:

Inriktningsunderlaget har prisnivå 2023, Nationell plan har prisnivå 2025 (se sid 93 i NP).

Förslag: Ta ut banavgiften enbart per tågkm, alltså enbart tåglägesavgift.

Skattesubventionerad persontrafik tar idag kapacitet ifrån konkurrenssatt godstrafik, vilket kan motverkas med enbart en tåglägesavgift. Green Cargo har föreslagit detta tidigare. En sådan modell besvarar inte riktigt lagkravet på hur avgiften svarar mot slitaget, men det finns ändå en möjlighet att använda en sådan modell enligt Direct kost-förordningen 909. Där kan TRV välja att bara ta ut kostnaden på tågkm. Det är dock av vikt att tåglägesavgifterna läggs på en nivå som även gruvnäringen (>26 ton) kan klara av att bära utan att deras konkurrenskraft på den globala marknaden minskar. Är det ett rimligt antagande att en sådan avgift borde kunna vara 10-15 kr/tågkm, oaktat persontåg eller godståg?

Trafikverkets kommentar:

Grundtanken är att avgiftsuttaget för slitagekostnader görs i bruttotonkilometer och att avgiftsuttaget för driftkostnader görs i tågkilometer. Strukturen kommer högst

troligt vara densamma i den kommande avgiftsmodellen, som håller på att verifieras, som i den nuvarande modellen för banavgifter.

Skogsindustrierna önskar se att differentieringen för uppställningar justeras.

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.

Trafikverkets kommentar:

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

Allmänt från parter som yttrat sig i samrådet

Tågföretagen

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

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.

Jönköpings Länstrafik

Som trafikavtalsägare för Krösatågen yttrar sig Jönköpings Länstrafik (JLT) till samrådsutgåva för JNB 2027 och dess TRAV mallar.

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 Trafikorganisatör för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av regionaltågstrafiken inom Mälartågslinjerna. Därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionaltågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar det storregionala trafiksystemet i regionen.

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 vill avsluta med att tacka Trafikverket för möjligheten att lämna synpunkter på Samrådsutgåva för JNB 2027. Vi ser fram emot en fortsatt god samverkan för alla våra resenärer i tågtrafiken i Stockholm-Mälardalen.

Östgötatrafiken

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

bekvämlig resa som är ett bra och pålitligt alternativ till bilen. Vi arbetar för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och ha nöjdare 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 i 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 Östgötapendeln är pålitlig med hög regularitet och hög punktlighet.

Svemin

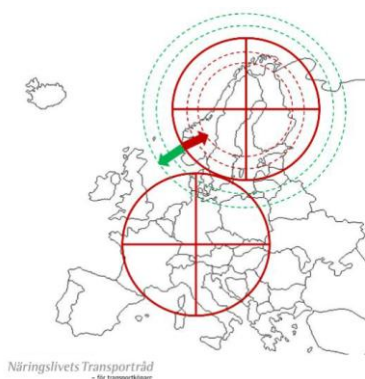
Svemin är branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Svemin representerar cirka 70 företag med drygt 15 000 anställda inom produktion, prospektering och teknik. Medlemsföretagen finns i hela landet. Metallgruvorna är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen medan kalkstensfyndigheterna främst finns på Gotland.

Näringslivets transportråd

Näringslivets Transportråd (NTR) är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare.

Sveriges konkurrenskraft

Sverige har en konkurrensnackdel i form av långa avstånd inom landet och till de globala marknaderna. Detta föranleder högre transportkostnader jämfört med konkurrenter och därmed sämre konkurrenskraft. Konkurrenskraften för oss transportköpare påverkas av olika brukaravgifter som banavgifter, hamnavgifter och farleds- och lotsavgifter. Ju fler och högre avgifter som läggs på svenska transporter desto sämre blir svenska företags konkurrenskraft. Sverige kan inte påverka transportpriserna till och från Sverige, men vi kan påverka transportpriserna inom Sverige. Lägre banavgifter kommer att minska transportkostnaderna och därmed öka konkurrenskraften för svensk export. Därför anser NTR att nivåerna på banavgifterna bör sänkas och fördelas utifrån JNB 2024.



Detta transporthandikapp som Sverige har visualiseras genom bilden till vänster. De röda ringarna visar hur långt ett företag kan transportera ett ton för €100. Svenska företag i norra Sverige kommer inte ens ut ur landet, medan konkurrenterna i Europa når hela marknaden för samma transportkostnad. Ju fler avgifter som läggs på svenska transporter desto dyrare blir svenska företags varor och konkurrenskraften minskas. Detta visas genom de röda streckade cirkarna. Idag kostar det lika mycket att transportera ett ton från Kina till Europa som det kostar att transportera ett ton från norra Sverige till Ruhr-området i norra Tyskland. Sverige kan inte påverka transportpriserna till och från Kina, men vi kan påverka transportpriserna inom Sverige och från Sverige till Europa. Genom att minska transportkostnaderna ökas konkurrenskraften för svensk export.

NTR efterlyser också banavgifter som tydligare speglar regeringens uttryckliga önskan i Infrastrukturpropositionen om att se över banavgifterna. I propositionen finns att läsa:

”Regeringen har också den 20 juni 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). En bakgrund är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet”.

I Trafikverkets redovisade regeringsuppdrag (TRV 2024/74436) om banavgifterna lyfts Sveriges konkurrenskraft i följande formulering:

”Järnvägen är en mycket viktig del i det svenska transportsystemet och Trafikverkets ambition är att transportsystemet ska utformas så att det erbjuder möjligheter för svenska företag att kunna utveckla kostnadseffektiva och klimatsmarta lösningar, allt i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft.”

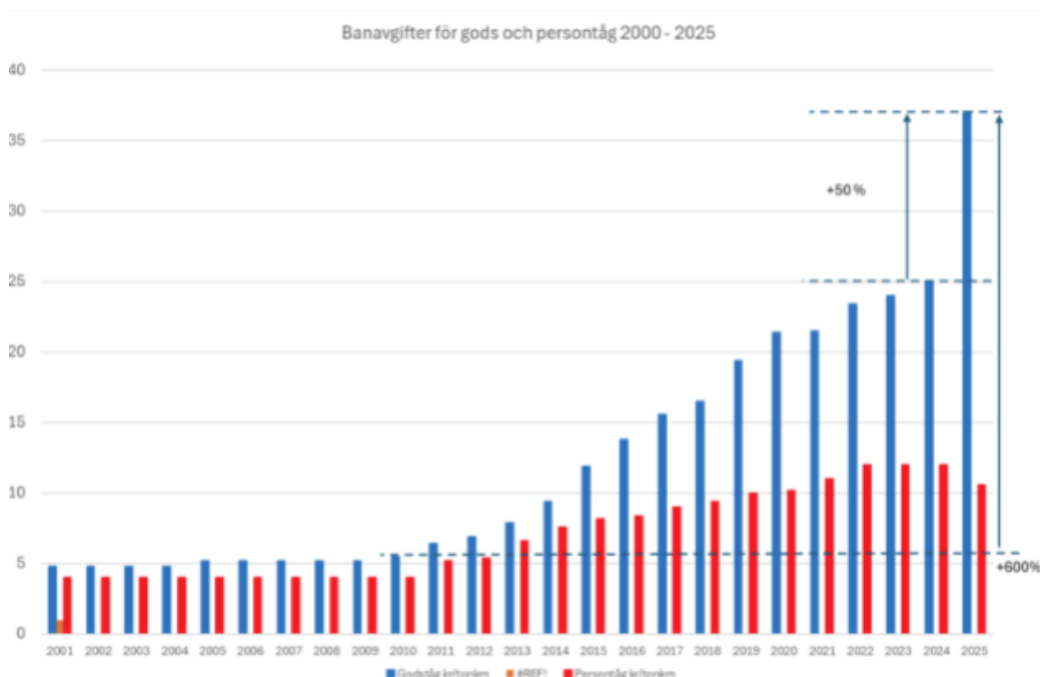
Allt som Trafikverket gör gällande transportsystemet ska alltså ske i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft. NTR förväntar sig därför att detta konstaterande av Trafikverket också får genomslag när framtida banavgifter sätts.

Skogsindustrierna

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.

Konsekvens av nuvarande priser i JNB 2025

Banavgifterna har ökat med över 600 % för tunga godståg på 15 år, vilket syns med blå stapel i diagrammet nedan.

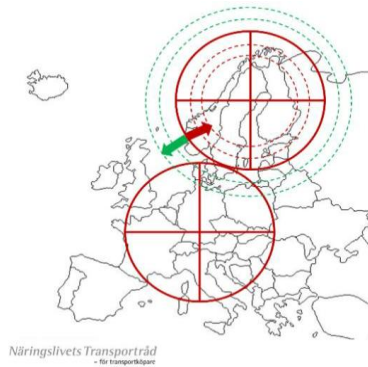


Enbart mellan åren 2024-2025 höjdes banavgifterna med 55 % för tunga godståg vilket ensamt innebär att transportkostnaderna ökade med upp till 10 miljoner kronor per år för ett medelstort sågverk i Mellansverige. För en större skogsindustrikoncern som har både sågverk och massabruk, och som kan köra en större andel av sina transporter via sjöfart då deras industrier ofta ligger vid kusten, så innebär de ökade banavgifterna 30 miljoner kronor extra kostnader bara jämfört 2025 med 2024

Om avgifterna inte sänks är det högst troligt att sågverken och även massaindustrin tvingas minska andelen tågtransporter till förmån för lastbil för att fortsatt ha en möjlighet att exportera sina varor till konkurrenskraftiga priser på den globala marknaden. Företagen estimerar att redan nu har 10 % av tågtransporterna övergått till lastbil. Detta då sågverken exporterar större delen av sin produktion och är pristagare på marknaden. I takt med att det blir dags att omförhandla befintliga transportavtal ser vi stora risker i att företagen tvingas minska mängden gods som går på tåg ännu mer.

Svenska exportföretags transporthandikapp ökas

30 % av sågverkens och 54 % av massabrukens export går till kunder på den Europeiska kontinenten ([Källa: Skogsindustrierna](#)), och där konkurrerar vi med europeiska sågverk och massabruk som har så pass nära till våra gemensamma kunder att de varken behöver nyttja sjöfart eller tåg, utan kör direkt med lastbil från industrin till kunden.



Detta transporthandikapp som Sverige har visualiseras av Näringslivets Transportråd genom bilden till vänster. De röda ringarna visar hur långt ett företag kan transportera ett ton för €100. Svenska företag i norra Sverige kommer inte ens ut ur landet, medan konkurrenterna i Europa når hela marknaden för samma transportkostnad. Ju fler avgifter som läggs på svenska transporter desto dyrare blir svenska företags varor och

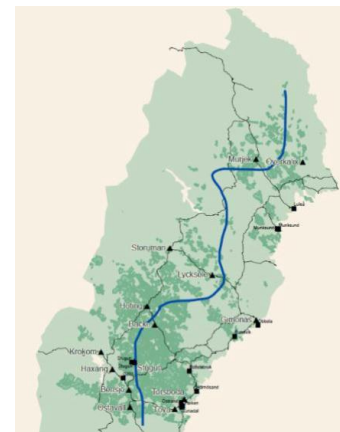
konkurrenskraften minskas. Detta visas genom de röda streckade cirkeln. Idag kostar det lika mycket att transportera ett ton från Kina till Europa som det kostar att transportera ett ton från norra Sverige till Ruhr-området i norra Tyskland. Sverige kan inte påverka transportpriserna till och från Kina, men vi kan påverka transportpriserna inom Sverige och från Sverige till Europa. Genom att minska transportkostnaderna ökas konkurrenskraften för svensk export.

Banavgifterna ökar Sveriges utsläpp av växthusgaser

Banavgifterna minskar inte bara svensk konkurrenskraft, de försvårar även svensk skogsindustris möjlighet att dels nyttja det fossilfria transportslaget tåg, dels elektrifiera timmerbilarna. Detta då den ekonomiska vinningen i att köra lasten på en timmerlastbilarna till en tågterminal för omlastning till tåg inte längre är lika stor. Industrin tvingas istället låta chaufförerna köra längre sträckor från skogen direkt till industrin. Ju kortare sträckor en timmerbil kör desto större blir möjligheten att elektrifiera transporten. Tågterminalerna gör att en timmerbil kör i snitt 9 mil vilket är möjligt att elektrifiera. Om timmerbilarna ska behöva köra längre sträckor för att hålla transport och produktionskostnaderna nere, så blir det tuffare att elektrifiera dessa lastbilstransporter.

Skogsindustrins logistiksystem för råvarutransporter hotas

Banavgifterna riskerar göra det logistiksystem som skogsindustrin byggt upp under decennier olönsamt. Bilden till höger visar ett av många skogsindustriers logistiksystem: SCA. Om ett träd växer till vänster om den blå linjen har det tidigare varit lönsamt att låta timmerbilen köra trädet till en tågterminal (se svarta trekanter på bilden) för att där lastas om till tåg. Har trädet vuxit till höger om den blå linjen har det varit mest ekonomiskt att låta timmerbilen köra direkt till SCA:s industrier (se svarta fyrkanter). Utifrån denna logik har SCA, liksom övriga skogsindustrier, byggt upp sina logistikflöden av skogsråvara med hjälp av lastbil och tåg i symbios. Banavgifterna har nu urholkat ekonomin i detta logistikupplägg genom att flytta



den blå linjen betydligt längre åt vänster så att terminalerna som ligger närmast strecket nu hamnat på höger sidan om sträcket. Det gör att dessa terminaler inte längre bidrar till skogsindustrins konkurrenskraft, dvs de bidrar inte till att hålla nere skogsnäringens höga transportkostnader för råvarutillförseln.

Skogsindustrins transporter av färdiga varor fördyras så pass att företagen inte har råd att behålla alla de godstransporter som går på järnväg idag. Även transporter av färdiga varor från skogsindustrin påverkas kraftigt av banavgifterna. Ett sådant exempel är ScandFibre Logistics (SFL), som ägs av Billerud, Mondi och Smurfit Westrock. SFL organiserar transporter av 1 miljon ton kartong på järnväg till ett 50-tal destinationer inom Sverige och internationellt. Kartongen används bland annat livsmedelsförpackningar i Europa och världen. Transporterna sker idag med konventionella järnvägsvagnar, även kallat brunvagnar. Idag körs ett helt vagnsätt om 640 meter brunvagnar in i industrins eller terminalens lager, vars hela golv är upphöjt så att tågagnarnas öppna dörrar hamnar i nivå med lagergolvet. De truckar som används på lagret används även för att lasta av och på brunvagnarna. SFL upphandlar just nu, hösten 2025 nya transportavtal, och på grund av de höga banavgifterna i JNB2025 riskerar 200 000 ton kartong, motsvarande över 3000 brunvagnar / år flyttas över till lastbil för att SFLs ägare (Billerud, Mondi och SmurfitW) fortsatt ska kunna transportera sina varor till kunderna i Europa till ett pris som kunderna har möjlighet att betala.

I takt med att industrins transportavtal närmar sig sina slut och ska omförhandlas riskerar de höga banavgifterna tvinga fler företag att flytta gods från järnvägen för att vara fortsatt konkurrenskraftiga. Detta gäller både råvarutransporter och transporter av färdiga varor som ska exporteras ut i världen.

Skogsindustrin befinner sig i en tuff ekonomisk situation idag

Som beskrevs inledningsvis har kombinationen av höga kostnader och låg efterfrågan påverkat svenska sågverk, massa- och pappersproducenter. Industrin är van vid fluktuationer, men frågan är om den svacka vi ser idag kanske är mer än en normal konjunktursvacka.

Världsledande skogsindustri

Svensk skogsindustri är en av världens största exportörer (topp 5) av massa, papper och sågade trävaror. Vi har blivit detta på grund av industrins strategiska och långsiktiga arbete – kombinerat med Sveriges unika förutsättningar om god tillgång till vatten, fossilfri energi och framför allt högkvalitativ skogsråvara. Dessa unika tillgångar måste värnas och stärkas, inte begränsas.

Utmanande situation för svensk skogsindustri

Situationen för skogsindustrin är idag mycket utmanande. Det råder en lågkonjunktur samtidigt som råvarusituationen är ansträngd med väldigt höga priser som följd. Priserna på både sågtimmer och massaved ökat med mer än 100 procent sedan före pandemin. Trots de höga priserna i skogen så har inte utbudet

ökat nämnvärt, snarare tvärtom. Avverkningen har under samma period i stället minskat med 5–10 procent. Det är ett symptom på den ansträngda råvarusituationen vi ser framför oss. Därtill slår höga och kontinuerligt ökande avgifter och kostnader för bl.a. energi, transporter och insatsvaror hårt mot återstående marginaler. Ovan på detta får nordisk skogsindustri allt högre konkurrens från skogsindustrier i andra delar av världen, inte minst Sydamerika och Asien. Länder som har betydligt lägre produktions och transportkostnader, samtidigt som de har avsevärt sämre miljölagstiftning.

Svensk skogsindustris transportmål

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. 40 % av godstransporterna på järnväg i Sverige beställs av skogsindustrin, mätt i ton, och Malmбанan exkluderad.

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 eftersom tillgången till fossilfritt bränsle kommer vara både begränsat och dyrt. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen blir det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar tågtransporter och transporteffektivitet.

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

Skogsindustrins framtidsagenda

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

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

ⁱ <https://www.dbinfrago.com/web/aktuelles/kund-inneninformation/en/kund-inneninformation/2024-KW47-Schadenerstzforderung-13142054>