

RAPPORT

Effekter av förändrade banavgifter tågplan 2028

Underlag till samrådet av Järnvägsnätsbeskrivningen
2028



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 86 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Effekter av nya banavgifter T28

Författare: Inger Ranheim och Vera Alsterberg, PLtl

Dokumentdatum: 2026-10-08

Ärendenummer: TRV 2026/49917

Kontaktperson: Inger Ranheim, PLtl

Foto: Göran Fält, Trafikverkets bildarkiv

Innehåll

1 Inledning	4
2 Förändrad banavgift och historik.....	5
2.1 Förändrad banavgift för den direkta kostnaden.....	5
2.2 Historisk utveckling av banavgiften	5
2.3 Historisk utveckling av spåravgiften och tåglägesavgiften.....	6
3 Analysförutsättningar	8
4 Effekter av förändrade avgifter för persontrafiken	9
5 Effekter av förändrade avgifter för godstrafiken.....	12
6 Referenser	15

1 Inledning

I denna rapport presenteras effektberäkningar av förändrade banavgifter i samrådsutgåva av Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) för år 2028. Presentationen är i huvudsak inriktad på analyser och beskrivningar av effekter för berörda intressenter.

Villkor för uttag av avgifter regleras i Järnvägsmarknadslagen (2022:365). Trafikverket tar endast ut avgifter för utnyttjande av infrastruktur enligt 8 kap. 3 §. Banavgifterna baseras på de direkta kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, så kallade marginalkostnadsbaserade avgifter.

De marginalkostnadsbaserade avgifterna är spåravgift och tåglägesavgift och ska fastställas utifrån den kortsiktiga marginalkostnaden, som presenteras i Järnvägsnätsbeskrivning 2028 kapitel 5. Dessa marginalkostnader är skattade i enheterna tågkilometer och bruttotonkilometer.

Sverige och Danmark har ett avtal som täcker passageavgifter över Öresundsförbindelsen. Denna avgift tas ut med stöd av 8 kap. 7 § i järnvägsmarknadslagen.

2 Förändrad banavgift och historik

2.1 Förändrad banavgift för den direkta kostnaden

Beskrivning av skattningar av marginalkostnaden och resultat finns i Trafikverkets rapport Förändrade banavgifter (Trafikverket, 2026 A). Förändrad banavgift som visas i Tabell 1 visas även bilaga 1B i Järnvägsnätsbeskrivning 2028. Analyser av effekter på kostnader för tågoperatörer och resenärer kommer från PM Förändrade banavgifter och samhällsekonomiska effekter (Trafikverket, 2026 B).

Tabell 1 Banavgifter för tågplan 2028 i prisnivå 2028.

Prisnivå 2028	Spåragift (kr per bruttoton-km)	Tåglägesavgift (kr per tåg-km)
Godstrafik och tjänstetåg	0,0178	5,8
Persontrafik	0,0267	5,8

2.2 Historisk utveckling av banavgiften

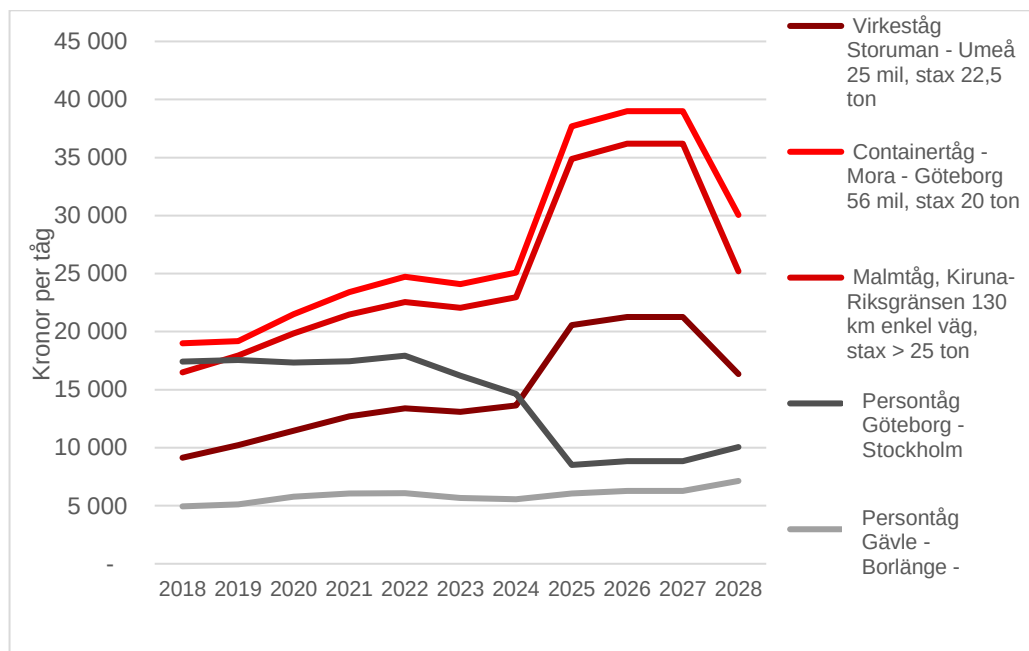
Banavgifterna har förändrats under 2020-talet. Den tidigare studien av tågtrafikens marginalkostnader (från 2018) visade att banavgifterna behövde ökas väsentligt från nivå som då gällde för att avgiftsuttaget skulle ligga i linje med järnvägsmarknadslagens minimikrav, i synnerhet för godstrafiken. Trafikverket valde då att införa de högre banavgifterna gradvis över flera år, men efter att Transportstyrelsen i en tillsyn konstaterat att detta inte var förenligt med Järnvägsmarknadslagen infördes de avgifter som 2018-studien implicerade fullt ut från år 2025. Det ledde till en väsentlig ökning av banavgifterna för godstrafiken.

Samtidigt avskaffades passageavgifterna i storstäderna samt de högre banavgifter som togs ut på högt belastade banor ("tågläge hög"), eftersom Transportstyrelsen konstaterat att dessa inte motiverats i enlighet med Järnvägsmarknadslagen. Det ledde till att stora delar av särskilt persontrafiken fick väsentligt lägre banavgifter då endast avgifter enligt järnvägsmarknadslagens minimikrav togs ut.

Dessa utvecklingar illustreras i Figur 1, som visar hur banavgifterna ändrats sedan 2018 för fem exempeltåg (allt uttryckt i prisnivå 2026¹). Av figuren framgår att godstågens banavgifter ungefär fördubblats sedan 2020. För godstågen hamnar de förändrade banavgifterna något över 2024 års nivåer, men klart lägre än 2025–2027 års nivåer.

¹ KPI-justerad.

Figur 1 Prisutveckling från banavgifter för några exempeltåg år 2018–2027 samt den förändrade banavgiften för 2028, i prisnivå 2026.

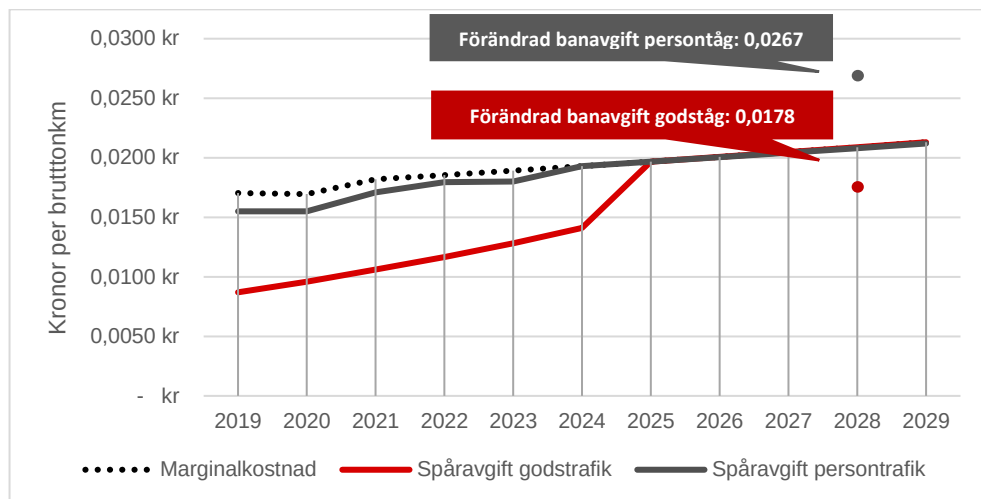


Figuren visar också hur banavgifterna för persontåg på högt belastade banor – i figuren exemplifierat med ett persontåg Stockholm-Göteborg – ungefär halverats under 2020-talet. De nya banavgifterna innebär en höjning för persontågen, men ligger fortfarande betydligt under nivåerna från tidigt 2020-tal för de mest belastade banorna. Däremot har persontåg på övriga banor fått något höjda banavgifter under 2020-talet, och deras banavgifter höjs nu ytterligare. Notera att det var först år 2025 som järnvägsmarknadslagens minimikrav på banavgifter för både person- och godstrafik togs ut.

2.3 Historisk utveckling av spåravgiften och tåglägesavgiften

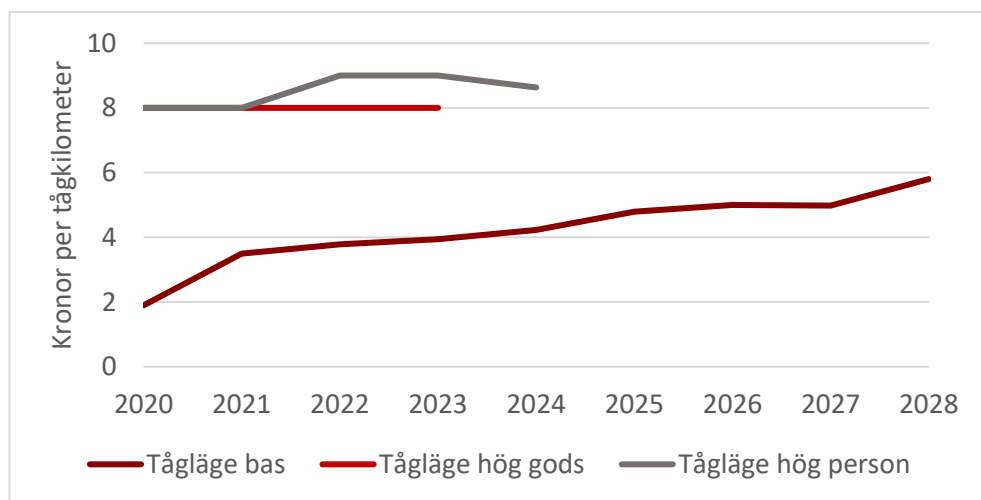
Figur 2 visar den historiska utvecklingen av spåravgiften, alltså den avstånds- och viktberoende delen av banavgifterna (tonkilometer). Spåravgiften är den helt dominerande delen av godstrafikens avgifter (över 90 procent), medan den utgör omkring hälften av persontrafikens banavgifter. I dagens avgiftskonstruktion är spåravgiften differentierad på medelaxellast, där godstrafiken har fyra avgiftsnivåer för medelaxellaster mellan 10 till 25 ton och persontrafiken har två avgiftsnivåer över och under 17 ton. För att förenkla jämförelsen av spåravgiften redovisas den sammanvägda spåravgiften i det röda strecket för godstrafiken och i det grå strecket för persontrafiken. Observera att figuren visar löpande priser.

Figur 2 Historisk utveckling av spårvagnsavgiften i löpande prisnivå.



Figur 3 visar den historiska utvecklingen för tåglägesavgiften, alltså den avståndsberoende delen av banavgifterna (tågkilometer). År 2024 togs ”tågläge hög” togs bort för godstrafiken och år 2025 för persontrafiken. Sedan 2025 tas enbart avgiften ”tågläge bas” ut.

Figur 3 Prisutveckling av tåglägesavgiften år 2020–2027 samt den förändrade tåglägesavgiften år 2028, i löpande prisnivå.



3 Analysförutsättningar

I analysen har Trafikverket jämfört dagens banavgifter och de förändrade banavgifterna, båda i prisnivå 2028, se Tabell 2. Liksom dagens banavgifter består den förändrade banavgifterna av en avstånds- och viktberoende del, den så kallade spåravgiften som mäts i tonkilometer och en avståndsberoende del som kallas tåglägesavgift och som mäts i tågkilometer.

Idag är spåravgiften differentierad för godstrafik, tjänstetåg och persontrafik samt för olika medelaxellaster. De förändrade banavgifterna är också differentierade för godstrafik, tjänstetåg och persontrafik, men inte för olika medelaxellaster. Den förändrade spåravgiften har alltså inga viktklasser, näst sista kolumnen i Tabell 2.

Tabell 2 Dagens banavgifter och förändrad banavgift, båda i prisnivå 2028

Prisnivå 2028			Spåravgift (kr per bruttoton-km)	Tåglägesavgift (kr per tåg-km)
Förändrade avgifter	Godstrafik och tjänstetåg		0,0178	5,8
	Persontrafik		0,0267	5,8
Dagens avgifter	Godstrafik tjänstetåg	> 25 ton	0,0270	5,00
		> 17 ton ≤ 25 ton	0,0251	5,00
		> 10 ton ≤ 17 ton	0,0229	5,00
		≤ 10 ton	0,0206	5,00
	Persontrafik	> 17	0,0237	5,00
		≤ 17 ton	0,0218	5,00

De förändrade banavgifterna innebär att godstågen betalar en något lägre avgift per tonkilometer än persontågen. Jämfört med dagens avgifter är den förändrade spåravgiften något lägre för godstrafiken och något högre för persontrafiken. Det beror troligen inte på att persontåg sliter mer på banan per tonkilometer än vad godståg gör, utan på att banor med mycket persontrafik kräver en högre underhållsstandard därför att feltoleransen är lägre, vilket i sin tur ger högre underhållskostnader.

Tåglägesavgiften visas i de kolumnerna till höger i Tabell 2. De visar att tåglägesavgiften ökar från 5,0 till 5,8 kronor per tågkilometer för alla tåg.

4 Effekter av förändrade avgifter för persontrafiken

I detta avsnitt presenteras effekter av förändringarna av banavgifter för persontrafiken. Beräkningar är gjorda i det samhällsekonomiska kalkylverktyget Bansek 2024 och bygger på trafik- och transportarbete hämtat från prognosmodelldata för år 2028.

Järnvägsföretagen kan kompensera sig för förändrade banavgifter antingen genom att förändra priser gentemot resenärer eller genom förändrat ägartillskott/vinst. I beräkningarna har genomgående antagits att biljettpriserna förändras för att motsvara kostnadsförändringarna. Detta innebär i sin tur förändrad efterfrågan på tågresor vilket beräknas med priselasticiteter. Denna metod är densamma som används av Trafikverket i andra sammanhang, såsom samhällsekonomiska kalkyler av investeringsobjekt. Vidare baseras beräkningarna på de persontåg som Trafikverket använder i prognoser och samhällsekonomiska kalkyler.

Tabell 3 Persontrafiken delas upp i olika trafikslag

Tågslag	Beskrivning
Snabbtåg	Till exempel X2
Pendeltåg	Pendeltåg och övriga lokaltåg som trafikerar de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö
Övriga persontåg	Regiontåg där passagerarnas medelreslängd understiger 100 km och långväga intercitytåg dvs nattåg och övriga tåg där passagerarnas medelreslängd överstiger 100 km

Tabell 4 visar skillnaden i avgifter för persontrafiken mellan dagens och de förändrade avgifterna, i miljoner kronor respektive procent.

Tabell 4 Skillnad mellan dagens banavgifter och förändrad banavgift i miljoner kronor (MSEK) och procent

Persontåg	MSEK	Procent
Snabbtåg	40	14%
Pendeltåg	109	15%
Övriga persontåg	41	14%
Totalt persontrafik	190	14%

Persontågens avgifter ökar med totalt 190 miljoner kronor och 14 – 15 procent då både spåravgiften och tåglägesavgiften höjs.

Tabell 5 Jämförelse av genomsnittlig banavgift, i kronor per tågkilometer, för dagens banavgifter och förändrad banavgift för år 2028 samt förändring i procent

Persontåg	Dagens banavgift kr/tkm	Förändrad banavgift kr/tkm	Förändring %
Snabbtåg	12	13	+8%
Pendeltåg	9	11	+22%
Övriga persontåg	10	12	+20%
Totalt	10	11	+10%

Som framgår av Tabell 5 är avgiftsförändringen olika beroende på persontågsslag. Det segment som får störst ökning är pendeltåg i storstäder och det segment som får minst förändring är snabbtåg.

Tabell 6 Banavgifternas andel av totala trafikeringskostnader

Persontåg	2011	2024	2028	2028
			Dagen banavgift	Förändrad banavgift
Snabbtåg	7%	9%	10%	11%
Pendeltåg	6%	13%	11%	11%
Övriga persontåg	6%	10%	10%	11%
Totalt	6%	10%	10%	11%

I Tabell 6 visas hur stor andel banavgifterna utgör av totala trafikeringskostnader för persontrafiken. I jämförelsesyfte visas motsvarande uppgifter även för år 2011 som var första året då en större höjning av banavgifterna genomfördes². Totala trafikeringskostnader baseras på kalkylvärden som Trafikverket normalt använder för persontrafik³. Dessa gäller tids- samt avståndsberoende fordonskostnader samt omkostnader. Tabellen visar att avgifternas andel av trafikeringskostnaderna ökat från 6 procent år 2011 till cirka 10 procent år 2028 med dagens avgift och med de

² Uppgifterna för år 2011 är hämtade från Trafikverket (2014) vilka gjordes med ett annat verktyg (EBBA). Därmed kan viss del av förändringen i resultat under perioden hänföras till skillnader i verktyg och analysförutsättningar

³ De kalkylvärden som används i dessa beräkningar är dock differentierade utifrån verkliga tågtyper, men de har sin grund i de värden som anges i ASEK 7 (år 2024) och ASEK 8,1 (år 2028)

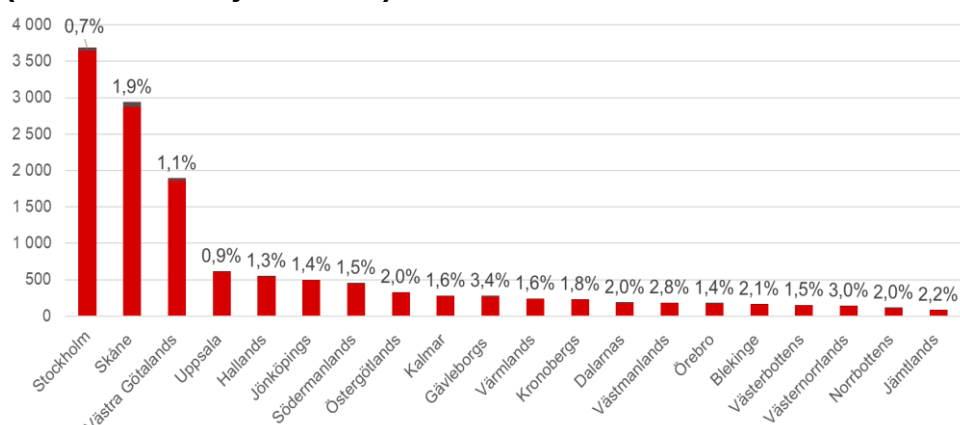
förändrade avgifterna till cirka 11 procent. Tabell 7 visar att efterfrågan på persontransporter minskar med 97 miljoner personkilometer vilket är -0,6 procent och hur det fördelas på snabbtåg, pendeltåg och övriga tåg. Banavgifterna är en relativt mindre andel av deras totala trafikeringskostnader. Trafikverket bedömer därför att effekten på resandet och tillgängligheten med persontågen troligen blir liten.

Tabell 7 Förändrad transportarbete för persontrafiken i miljoner personkilometer samt förändring i procent

Persontrafik	Miljoner pkm	Förändring %
Snabbtåg	-27	-0,59%
Pendeltåg	-14	-0,39%
Övriga persontåg	-56	-0,69%
Totalt	-97	-0,6%

Kollektivtrafiken med tåg har, enligt Statistik från Trafikanalys, trafikeringskostnader på cirka 12,9 miljarder kronor, varav 0,9 miljarder kronor består av banavgifter, det vill säga 7 procent av trafikeringskostnaden. Det innebär att en 15 procentig ökning av banavgiften i genomsnitt ökar trafikeringskostnaden med 1,4 procent. Ökningen skiljer sig för kollektivtrafiken över landet med en variation mellan 0,7 och 3,4 procent, se Figur 4

Figur 4 Ökning av trafikeringskostnad per län för kollektivtrafikområden (Källa Trafikanalys statistik)



5 Effekter av förändrade avgifter för godstrafiken

Beräkningarna av effekter av förändrade avgifter för godstrafiken bygger på samma metoder som tidigare beskrivits för persontrafiken. Vidare bygger beräkningarna på trafik- och transportarbete hämtat från prognosmodelldata Bansek gods 2024.

I beräkningarna antas att järnvägsföretagen anpassar sig till avgiftsförändringar genom att förändra priset gentemot transportköparna. Minskade avgifter leder därför till en ökad efterfrågan på godstransporter och dessa efterfrågeförändringar beräknas med hjälp av transportkostnadselasticiteter som uttrycker hur känslig efterfrågan är för kostnadsförändringar. Kostnadskänsligheten varierar för de olika transporttyperna (marknadssegmenten). De som används här är skattade med hjälp av Samgodsmodellen.

Tabell 8 Godstrafiken delas upp i olika tågslag

Tågslag	Beskrivning
Vagnslast fjärr	Tåg med blandade vagnar som körs åt olika kunder, går ofta till rangerbangård, transporter över 100 km.
Vagnslast lokal	Vagnslasttransporter under 100 km
Systemtåg	Specialanpassade till ett speciellt gods och går ofta direkt mellan två platser s.k. pendlar
Malmtåg	Systemtåg som transporterar malm
Kombitåg	Transporter av standardiserade lastbärare såsom containrar, går ofta mellan terminaler.

I Tabell 9 visas förändrade avgifter i miljoner kronor respektive procent för de olika transporttyperna. Tabellen visar att avgifterna för godstrafiken som helhet minskar med 215 miljoner kronor, när spåravgift sänks även om tåglägesavgift höjs. För godstrafiken utgör den viktbaseade spåravgiften den helt övervägande delen av banavgiften, över 90 procent. Den totala banavgiften för godstågen sjunker eftersom spåravgiften minskar med cirka 22 procent, trots att tåglägesavgiften ökar från 5,0 till 5,8 kronor per tågkilometer. Det leder sammantaget till en avgiftsminskning med i genomsnitt omkring 20 procent men variationen ligger mellan 11 och 30 procent beroende på godssegment.

Tabell 9 Skillnad mellan totala avgiften med dagens avgift och förändrad avgift år 2028 i miljoner kronor (MSEK) per år samt i procent.

Tågtyp	Förändring av avgift MSEK	Förändring %
Vagnslast fjärr	-65	-15%
Vagnlast lokal	-5	-11%
Systemtåg	-42	-18%
Malm	-60	-30%
Kombi	-43	-12%
Totalt godståg	-215	-17%

I Tabell 10 visas banavgifter per tågkilometer (tågkilometer). Genomsnittliga banavgifter per tågkilometer minskar från 34 till 28 kronor. Störst relativ avgiftsminskning får malmtåg, i första hand beroende på sänkningen av spåravgiften.

Tabell 10 Jämförelse av genomsnittlig banavgift för dagens banavgifter och förändrad banavgift för år 2028 i kronor per tonkilometer samt förändring i procent

Godstrafik	Dagens banavgift kr/tkm	Förändrad banavgift kr/tkm	Förändring %
Vagnslast fjärr	30	25	-17%
Vagnlast lokal	21	18	-14%
Systemtåg	39	32	-18%
Malm	142	99	-30%
Kombi	27	23	-15%
Totalt godståg	34	28	-18%

Under förutsättning att järnvägsföretagens sänker transportpriserna motsvarande som banavgifterna minskar förväntas efterfrågan på godstransporter att öka med 522 miljoner nettotonkilometer eller 2,3 procent som redovisas i Tabell 11.

Tabell 11 Förändrad godsvolym på järnväg i miljoner nettotonkilometer samt förändring i procent

Godstrafik	Miljoner ntkm	Förändring %
Vagnslast fjärr	300	+4,7%
Vagnlast lokal	14	+2,6%
Systemtåg	6	+0,1%
Malm	12	+0,2%
Kombi	190	+3,2%
Totalt godståg	522	+2,3%

I Tabell 12 visas hur stor andel som banavgifterna utgör av de totala trafikeringskostnaderna för godstrafiken. I jämförelsesyfte visas motsvarande uppgifter även för år 2010 som var första året då en större höjning av banavgifterna genomfördes⁴. Totala trafikeringskostnader baseras på kalkylvärden som Trafikverket normalt använder för godstrafik⁵. Dessa gäller tids- samt avståndsberoende fordonskostnader samt omkostnader. Tabellen visar att avgifternas andel av trafikeringskostnaderna ökat från cirka 6 till cirka 16 procent år 2025. Om dagens avgift tagits ut 2028 så hade andelen stigit till cirka 17% men kommer istället att bli cirka 14 med de förändrade avgifterna.

Tabell 12 Banavgifternas andel av totala trafikeringskostnader

Godståg	2010	2024	2025	2028	2028
				Dagens banavgift	Förändrad banavgift
Vagnslast fjärr	6%	11%	14%	19%	17%
Vagnlast lokal	6%	8%	11%	11%	10%
Systemtåg	5%	12%	15%	17%	14%
Malm	7%	24%	30%	22%	17%
Kombi	6%	12%	15%	16%	14%
Totalt godståg	6%	12%	16%	17%	14%

⁴ Uppgifterna för år 2010 är hämtade från Trafikverket (2014) vilka gjordes med ett annat verktyg (EBBA). Därmed kan viss del av förändringen i resultat under perioden hänföras till skillnader i verktyg och analysförutsättningar.

⁵ De kalkylvärden som används i dessa beräkningar är dock differentierade utifrån verkliga tågtyper, men de har sin grund i de värden som anges i ASEK 7 (2024) och ASEK 8.1 (2028).

6 Referenser

Trafikverket. (2026 A). *Förändrade Banavgifter - Underlag för tågplan 2028, TRV 2026/49917*. Trafikverket.

Trafikverket. (2026 B). PM Förändrade banavgifter och samhällsekonomiska effekter, TRV 2026/49917. Trafikverket.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)