

Ärendenummer
TRV 2023/102012

Dokumentdatum
2026-02-12

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Mottagare
trafikverket.se

Kopia till
Diariet

Redovisning av samrådssvar, avvikelsemeddelande 5 Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet om
avvikelsemeddelande 5 Järnvägsnätsbeskrivning 2026.

e.u.

Ulrica Sörman
Chef Tjänsteledning
Trafik

Synpunkter om avvikelsemeddelande 5 Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Snälltåget

Snälltåget AB inkommer härmed med yttranden på Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2026, avvikelsemeddelande 5.

Kapitel 2.4.4 Tunnelrestriktioner

Vi inkom med ett yttrande på den nuvarande skrivningen i JNB 2026 och JNB2027 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. Om denna restriktion införs 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.

Vi fick då som svar från er på vårt yttrande:

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 att genomföra ett projekt för att gå till botten med frågan. Detta kommer sedan att regleras i avvikelsemeddelande för JNB 2026 och JNB 2027.

Ska vi tolka den nya föreslagna texten som att det är utfallet av det omnämnda projektet där ni gått till botten med frågan? I så fall vill vi ta del av underlagen, då vår frågeställning kvarstår varför explicit sovvagnståg anges som en fordonstyp där särskild dispens krävs, och likaså hur ett sådant dispensförfarande ska gå till - såväl i planerat som operativt läge.

Trafikverkets skrivning är otydlig, saknar rättslig grund och är diskriminerande i tillträde till den statliga järnvägsinfrastrukturen och därmed i strid med Järnvägsmarknadslagen.

- Begreppet sovvagnståg existerar inte i tillämpliga TSD:er.
- Om särskilda relevanta och säkerhetsmässiga krav ska tillämpas för Citybanan och Citytunneln ska det föras in som ett nationellt krav i tillämpliga TSD:er och anges i RINF.

Den föreslagna texten gällande tunnelrestriktioner för *Citybanan* där endast trafik med pendeltåg är möjlig, eftersom till och med skrivningen om dispensförfarande är slopad, kan vi inte acceptera. Det är dessutom en fråga som redan har prövats av Transportstyrelsen i ärende TSJ 2020-25, där Transportstyrelsen slår fast att Trafikverket *"inte får hindra annan trafik på denna infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs"*.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om otydligheten i formuleringarna kring tunnelrestriktioner. Texterna är skrivna utifrån vad som gällde vid öppnandet av Citytunneln respektive Citybanan. Trafikverket har därför tillsatt ett projekt med uppdraget att omformulera och förtydliga vad som gäller. Förhoppningen är att nya och bättre formulerade texter är på plats till det avvikelsemeddelande som kommer ut i augusti.

SJ AB

Kapitel 2 - Infrastruktur

2.4.4 Tunnelrestriktioner

SJs synpunkt:

SJ AB har följande samrådssvar att lämna avseende de föreslagna bestämmelserna i Kapitel 2 *Infrastruktur*, avsnitt 2.4.4 *Tunnelrestriktioner*

Avseende den första punktsatsen.

2002-02-13 (Rev. 2002-05-31) fastställdes riskbedömningen AB60AD0500021 *Säkerhetsvärdering av Citytunneln* som utfördes enligt den dåvarande infrastrukturförvaltarens instruktion BVH 585.30. I den riskbedömningen fastställdes att trafikering med sovvagnståg i Citytunneln kan ske med en acceptabel risknivå. Mot bakgrund av detta menar SJ fortsatt att förbudet mot sovvagnståg är orimligt. SJ AB vill gärna ha en förklaring av

vad det är som har fått Trafikverket att byta ståndpunkt i den här frågan efter 20 år. SJ emotser åtminstone att formuleringen i avsnitt 2.4.4 ger järnvägsföretagen en praktiskt rimlig väg att erhålla tillstånd att trafikera Citytunneln med sovvagnståg. Dagens formulering om "undantagsfall och efter särskild dispens" gör att det i praktiken är omöjligt för ett järnvägsföretag att trafikera Citytunneln med sovvagnståg.

Avseende den andra punktsatsen.

SJ menar att det är otydligt vad ett "pendeltåg som uppfyller krav på brandskydd i tillämpliga TSD:er." är för något. Den fordonstyp som i dagsläget trafikerar Citybanan (X60) är inte fullt ut ett TSD-fordon, varför det enligt tillgänglig formell dokumentation inte kan anses uppfylla kraven i den andra punktsatsen. SJ förstår att persontrafik i Citybanan skall begränsas till endast pendeltågen i Stockholm och undrar om inte den begränsande skrivningen i den andra punktsatsen borde utgå från kompatibiliteten med de plattformsavskiljande väggarna likt den skrivning som redan finns i JNB avsnitt 2.4.1.2. Vidare har Citybanan ibland vid större banarbeten använts för omledningar av tjänstetåg, nu senast i samband med den stora getingmidjeavstängningen vid det senaste decennieskiftet. Menar Trafikverket att sådana omledningar aldrig mer ska kunna planeras? SJ får indikationer på att Trafikplaneringen hos Trafikverket ibland föreslår en sådan lösning vid kortare banarbeten, därför undrar vi vad som egentligen är avsikten här. Om det är så att det ska kunna finnas en öppning för att vid banarbeten omleda tjänstetåg genom Citybanan så förslår SJ att man formulerar den andra punktsatsen med en öppning för detta. Om skrivningen om "tillämpliga TSD:er" ska kvarstå emotser SJ att Trafikverket preciserar vilka TSD:er som avses.

SJ:s förslag på skrivning till den andra punktsatsen är följande:

Järnvägstunnel *Citybanan* får normalt endast trafikeras av rullande materiel för persontrafik, närmare bestämt befintliga pendeltåg (X60), samt typer som uppfyller krav på brandskydd i tillämpliga TSD:er. För resandetåg som ska göra uppehåll vid Stockholm City och Stockholm Odenplan krävs även en dörrkonfiguration som är kompatibel med de plattformsavskiljande väggarna. I undantagsfall, i samband med banarbeten, större störningar o.dyl. kan även andra typer av rullande materiel för persontrafik än de som redan nämnts, och som uppfyller kraven i avsnitt 2.4.1.2, omledas genom Citybanan som tjänstetåg som ej är upplåtna för resande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om otydligheten i formuleringarna kring tunnelrestriktioner. Texterna är skrivna utifrån vad som gällde vid öppnandet av Citytunneln respektive Citybanan. Trafikverket har därför tillsatt ett projekt med uppdraget att omformulera och förtydliga vad som gäller. Förhoppningen är att nya och bättre formulerade texter är på plats till det avvikelsemeddelande som kommer ut i augusti.

Hector Rail AB

Hector Rail har inga synpunkter

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/102012, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-09-24, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anna Ericsson, cTR Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.