

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

Yttrande över Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2028

Till: Trafikverket, jnb@trafikverket.se

Näringslivets Transportråd (NTR) företräder svenska transportköpare – varuägande företag inom industri och handel samt deras branschorganisationer. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen, och flera medlemsföretag är stora köpare av järnvägstransporter. NTR tackar för möjligheten att yttra sig och begränsar yttrandet till banavgifterna, rangerbangårdarna och den maximala tåglängden.

Sammanfattning

JNB anger förutsättningarna för tågtrafik, kapacitetstilldelning och avgifter, och har därmed direkt betydelse för transportkostnaderna och konkurrenskraften för svensk industri och handel. NTR:

- **välkomnar** att banavgifterna för godstrafiken sänks med i genomsnitt omkring 20 procent från tågplan 2028,
- anser att sänkningen ska genomföras **fullt ut** och att avgiftsnivån för godstrafik på sikt bör återföras till nivån före JNB 2025,
- anser att framtida avgiftsförändringar ska vara **förutsägbara**, aviseras i god tid och föregås av konsekvensanalyser,
- anser att eventuell **differentiering eller kapacitetsstyrande avgifter** inte får höja kostnaderna för långa och tunga godståg,
- anser att **villkor och avgifter för den nya rangertjänsten** ska tas fram i samråd med branschen och publiceras i god tid före tågplan 2028,
- föreslår att Trafikverket tar fram en **plan för 740 meter långa godståg**.

Allmänna synpunkter

Järnvägen utgör ofta stommen i basindustrins logistikkedjor, och för många av NTR:s medlemmar finns inget realistiskt alternativ för de tunga och långväga flödena. Villkoren i JNB påverkar därför direkt den internationella konkurrenskraften för svensk industri och handel, och möjligheten att flytta gods från väg till järnväg.

De senaste åren har villkoren för godstrafiken svängt kraftigt. Efter Transportstyrelsens föreläggande höjdes banavgifterna för godstrafik i JNB 2025 med närmare 40 procent i genomsnitt och med 55 procent för basindustrins tunga tåg. I samrådet om JNB 2026 avstyrkte NTR ytterligare höjningar. NTR ser positivt på att Trafikverket nu, efter regeringsuppdraget om översyn av banavgifter (LI2024/01377), har tagit fram ett nytt underlag.

Banavgifter

NTR välkomnar att banavgifterna för godstrafiken sänks med i genomsnitt omkring 20 procent från tågplan 2028.

Sänkningen bygger på en ny skattning av den kortsiktiga marginalkostnaden: 0,0178 kronor per bruttotonkilometer för godstrafik och 0,0267 kronor för persontåg, plus 5,8 kronor per tågakilometer i prisnivå 2028 (Trafikverket 2026, *Förändrade banavgifter: Underlag för tågplan 2028*). NTR stödjer att avgifterna grundas på den kortsiktiga marginalkostnaden och att skattningarna redovisas separat för gods- och persontrafik.

Även efter sänkningen ligger avgifterna för godstrafik över nivån före JNB 2025, särskilt för tunga godståg, eftersom sänkningen ska ses mot höjningen 2025 och de årliga indexuppräkningarna därefter. NTR anser att:

1. sänkningen ska genomföras fullt ut i JNB 2028 utan att den motverkas av höjningar av andra avgifter för godstrafiken,
2. Trafikverket bör fortsätta verka för att avgiftsnivån för godstrafik återförs till nivån före JNB 2025,
3. den årliga indexuppräknings ska vara transparent och inte leda till höjningar utöver den faktiska kostnadsutvecklingen.

Förutsägbarhet. En höjning med 40–55 procent 2025 och en sänkning med omkring 20 procent 2028 skapar osäkerhet för transportköpare som fattar investerings- och logistikbeslut med lång tidshorisont. Framtida förändringar av banavgifterna bör aviseras i god tid, föregås av konsekvensanalyser för näringslivet och vid behov genomföras stegvis.

Differentiering och kapacitetsstyrande avgifter. Trafikverket anger att man fortsätter se över differentiering efter fordonsegenskaper och kapacitetsstyrande avgifter. Högre avgifter för tunga godståg styr mot kortare, lättare och mindre tåg. Det motverkar transporteffektivitet, minskar kapacitetsutnyttjandet av Sveriges järnvägar och försvårar för Sverige att nå ESR-målen. NTR anser därför att sådana avgifter inte får utformas så att de i praktiken höjer kostnaderna för långa och tunga godståg, och vill bli involverat tidigt i det fortsatta arbetet.

Rangerbangårdar

NTR anser att villkor och avgifter för den nya tjänsten trafikstyrning och spårplanering på rangerbangård ska tas fram i samråd med branschen och publiceras i god tid före tågplan 2028.

Rangerbangårdarna är en förutsättning för vagnslastsystemet och därmed för basindustrins transporter på järnväg. Enligt JNB 2028 avser Trafikverket att tillhandahålla den nya tjänsten under 2028, men tjänstens omfattning, berörda rangerbangårdar, villkor och avgifter redovisas först genom avvikelsemeddelanden under 2027. Samtidigt tillhandahålls inte tjänsten spår eller spårområde för tågbildning under tågplan 2028. Det ger transportköpare och järnvägsföretag otillräckliga förutsättningar att planera. NTR efterfrågar också en tidplan för när tågbildningstjänsten kan erbjudas.

Maximal tåglängd

NTR föreslår att Trafikverket tar fram en plan för hur järnvägsnätet ska möjliggöra 740 meter långa godståg.

Normal maximal tåglängd är enligt JNB 2028 fortsatt 630 meter, och längre tåg provas från fall till fall i kapacitetstilldelningen. Längre tåg är ett av de mest kostnadseffektiva sätten att öka järnvägens kapacitet och sänka transportkostnaden per ton. Planen bör följa TEN-T-förordningens krav och ange vilka stråk, mötesspår och bangårdar som prioriteras och när. Redan i JNB bör det framgå på vilka sträckor längre tåg kan tillåtas i dag, så att transportköpare och järnvägsföretag kan planera för det.

Avslutning

NTR välkomnar de sänkta banavgifterna för godstrafiken som ett viktigt steg för konkurrenskraften för svensk industri och handel och för överflyttning av gods till järnväg. För att järnvägen ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ krävs också förutsägbara avgifter, ett konkurrensneutralt och väl fungerande rangeringssystem samt möjlighet att köra längre tåg. NTR medverkar gärna i den fortsatta dialogen.

Stockholm dag som ovan

För Näringslivets Transportråd

Johan Dufva Verksamhetsansvarig