

Er ref: TRV 2023/102012

jnb@trafikverket.se

Vår ref: R:2024-67

Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande i samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2026

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

Därför anser skogsindustrin att:

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

Konsekvenser av föreslagna banavgifter

Föreslagna avgifter gynnar tåg som är lätt lastade och missgynnar tåg som är tung lastade. Trafikverket skriver själva i [Effekter av förändrade banavgifter](#) ang JNB 2025 att: "Efterfrågan på godstransporter minskar som följd av högre avgifter på kort sikt med 3 procent". Varuägarna är rädda att minskningen är ännu större.

- *Dyrare att transportera gods på tåg. Mindre gods kommer flyttas över till tåg.* Olyckligt då tåg är det mest energieffektiva transportslaget för tungt gods som trä och järn. Motverkar både EU's och regeringens ambitioner att flytta över mer gods till järnväg.
- *Trängre på spåren dagtid:* Det är olyckligt att passageavgifterna och differentierade spåravgifter baserat på geografiskt läge och tidpunkt på dygnet tas bort, då det innebär att tunga godstransporters incitament att köra på natten försvinner, vilket riskerar ökad trängsel på spåret.

Skogsindustrins yttrande

De höga avgifterna för godståg bör sänkas! Förslagsvis genom att återställa till JNB2024 års fördelning.

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

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

År	Totalt tågtrafik		Persontrafik		Godstrafik	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Totala banavgifter	2 486	2 569	1 584	1 332	901	1 236

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

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

Trafikverket bör återinföra taglägesavgift och passageavgift baserad på kapacitetsanvändning så att den styr mot en transporteffektiv kapacitetsanvändning, förslagsvis i enlighet med JNB 2024. Vi ser redan nu hur JNB2025 styr godståg att passera genom tex Sundsvall i stället för att välja andra järnvägar.

Trafikverket bör göra en **grundlig samhällsekonomisk analys av de planerade höjningarna av banavgifter för godstågen**. Enligt Trafikverket förväntas höjningen av banavgifterna i JNB2025 leda till en minskning av godstrafikvolymen med 3,1%. För att bättre förstå konsekvenserna av dessa förändringar på samhället som helhet behöver dess påverkan på näringslivets konkurrenskraft i olika delar av landet analyseras, samt även påverkan på klimat och miljö. Viktigt att analysen utgår ifrån ett utifrån och in-

perspektiv där svensk konkurrenskraft och optimalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen är i fokus. Om ett innifrån och ut-perspektiv ska användas är det viktigt att ta hänsyn till att flera faktorer utöver axellaster spelar in i slitaget och kostnaden för underhåll, som t. ex. tågets hastighet, de ingående fordonen i tåget och dess vagnegenskaper. Detta bör också vägas in i spåravgiftens tariffer.

Spåravgift och tåglägesavgift bör ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten till omledning, utan i stället baseras på planerad färdväg.

Passageavgifter syftade till att sätta ett pris på kapacitetsbehov för områden vid tider där kapaciteten var knapp. Motsvarande pris finns för uppställning genom de olika zon-indelningarna med skillnaden att den prissättningen kvarstår. Olyckligt att Trafikverket väljer att ta bort incitamentet för kapacitetsbeställningar, men när Trafikverket nu gör det så bör även **differentieringen för uppställningar ifrågasättas**.

Bakgrund: Passagerartågen blir fler och godstågen färre

Utveckling antalet tåg: 2000 var 1 tåg av 3 godståg – nu är det bara 1 av 5 tåg som är godståg

Utveckling tågstorlekar:

- Godstågen har sedan 2007 blivit ca +20 % större (nettoton/tåg)
- Persontågen har under samma tid blivit -10 % mindre (personer/tåg)

Infra och UH-insatser

- Godstågen kör <100 km/h, passagerartågen kör 200-250 km/h
- Finns olika skolor om vad som sliter mest på järnvägen; lätta snabba tåg, tvåvåningståg eller tunga långsamma tåg.
- De underhållsinsatser som görs idag av TRV görs för att möjliggöra snabba persontåg, vilket alltså driver UH-kostnaderna. Det är (tyvärr) inte de tunga godstransporterna som driver underhållsinsatser – vilket vi hade önskat se i form av att TRV satsade pengar på att möjliggöra längre, tyngre och snabbare godståg. I ett sådant läge hade det varit mer rimligt att låta godstransporterna stå för en högre andel av spåravgifterna.

Om svensk skogsindustri

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Svensk skogsindustris tågtransporter utgör 25 % av Sveriges totala godstransporter både i ton räknat och i tonkm. Om Malmbanans transporter undantas utgör skogsindustrins transporter hela 40 % av godstransporterna i Sverige (samma enheter).

Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040. Järnvägstransporter är en förutsättning för att nå detta då energieffektiva transporter är avgörande för att klara omställningen då tillgången till fossilfritt är både begränsad och dyr. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig

genom omställningen är det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar transporteffektivitet.

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa då vi transporterar stora tunga produkter långa sträckor. Kostnaden för vägar och alla former av transporter utgör 1/3 av skogsindustrins totala råvarukostnad, dvs av hela skogsbrukets kostnader. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystem för att begränsa avståndsnackdelarna. Skogsindustrin ser därför med oro på de höjda banavgifterna för tunga godståg.

De två viktigaste faktorerna som styr valet av trafikslag när Skogsindustrin planerar transporter är Skogsindustriföretagets totala kostnad för transport, samt tillförligheten på transporten. När tillförlitligheten brister stiger kostnaden för företaget. Skogsindustrin ser inte att de höjda banavgifterna för tunga godståg kommer innebära att järnvägen kommer få högre tillförlitlighet.

Skogsindustrins framtidsagenda

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

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

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund

Transportansvarig

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.