

Välkommen till JNB-dagen





PROGRAM

09.30 Inledning

Tilldelningsprocessen

Underhåll T28

10.35 **Paus 15 minuter**

Trångsektorsplaner och konstruktionsregler

Nya banavgifter T28

11.30 **Paus 15 minuter**

Framtidens förutsättningar för användning av infrastrukturen

PROGRAM

12.45 Lunch

Tjänsteportföljen System Järnväg

- Förändrad avgiftsmodell
- Ny rangeringstjänst

Introduktion expertmingel

14.15 Expertmingel inklusive eftermiddagsfika

- Reflektioner från minglet

Framtidens förutsättningar för användning av infrastrukturen

15.50 Avslutning

Välkomna!

Nicole Pluntke



Nyheter i JNB

Maria Lichtscheidl



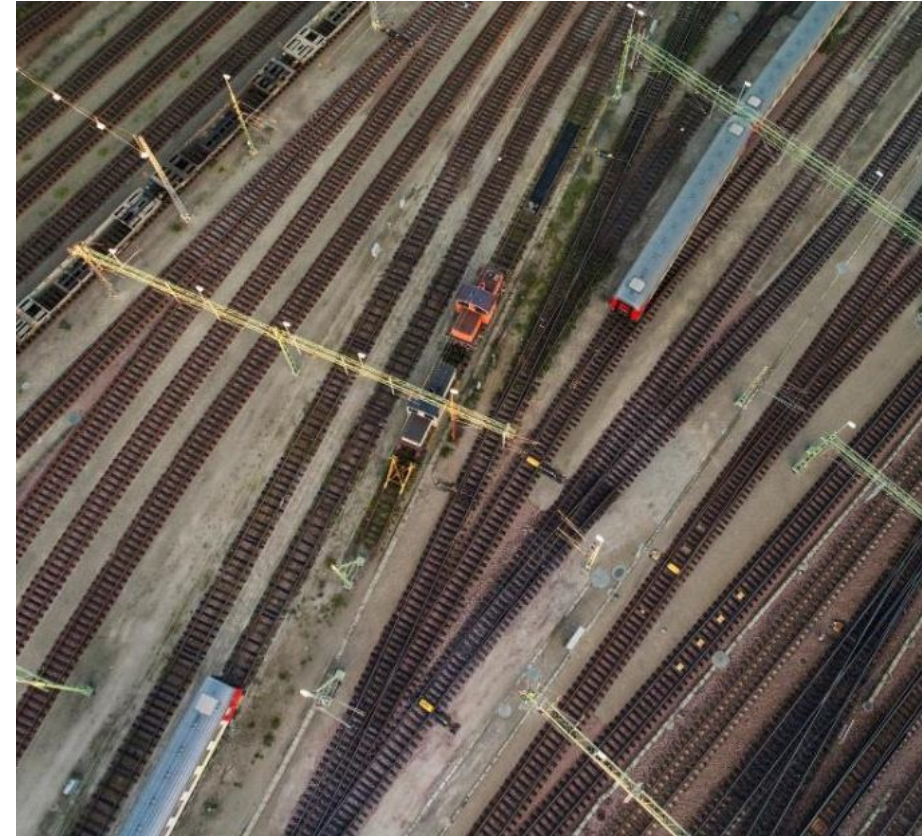
Axplock JNB 2028

- Bearbetningar och uppdatering av **kapitel 1** Allmän information och listan med relevanta lagrum
- **Bilaga 1 B** Avgifter för tjänster
 - Uppdaterad utifrån indexjusteringar, prismodellsförändringar och beslut om nya banavgifter
- **Kapitel 2** Infrastruktur
 - Tunnelrestriktioner och villkor för särskild infrastruktur har förtydligats



Axplock JNB 2028

- **Kapitel 4** Tilldelning av kapacitet
 - Inga kapacitetsplaner i T28
 - 6 st trångsektorsplaner
- **Bilaga 4 D** Konstruktionsregler
 - Bytt namn och är innehålllet omarbetat för att förtydliga regler och principer som redan tillämpas



Axplock JNB 2028

- **Kapitel 7** – Anläggningar för tjänster
 - Omarbetad för att förtydliga tjänsterna
 - Rangeringstjänsten
- Arbete med tillgänglighetsanpassning av JNB fortlöper, vilket påverkar utseendet
- Test att redovisa mer detaljerad visning av ändringar i JNB 2028 jämfört med senaste utgåvan av JNB 2027



Tilldelningsprocessen

Nadja Gibbs Nyberg



Tilldelningsprocessen

Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet för tågläge samt behov av banarbeten

- Årlig tågplan
- Kompletterande ansökan (LPR)
- Revisionsplanering
- Ad hoc

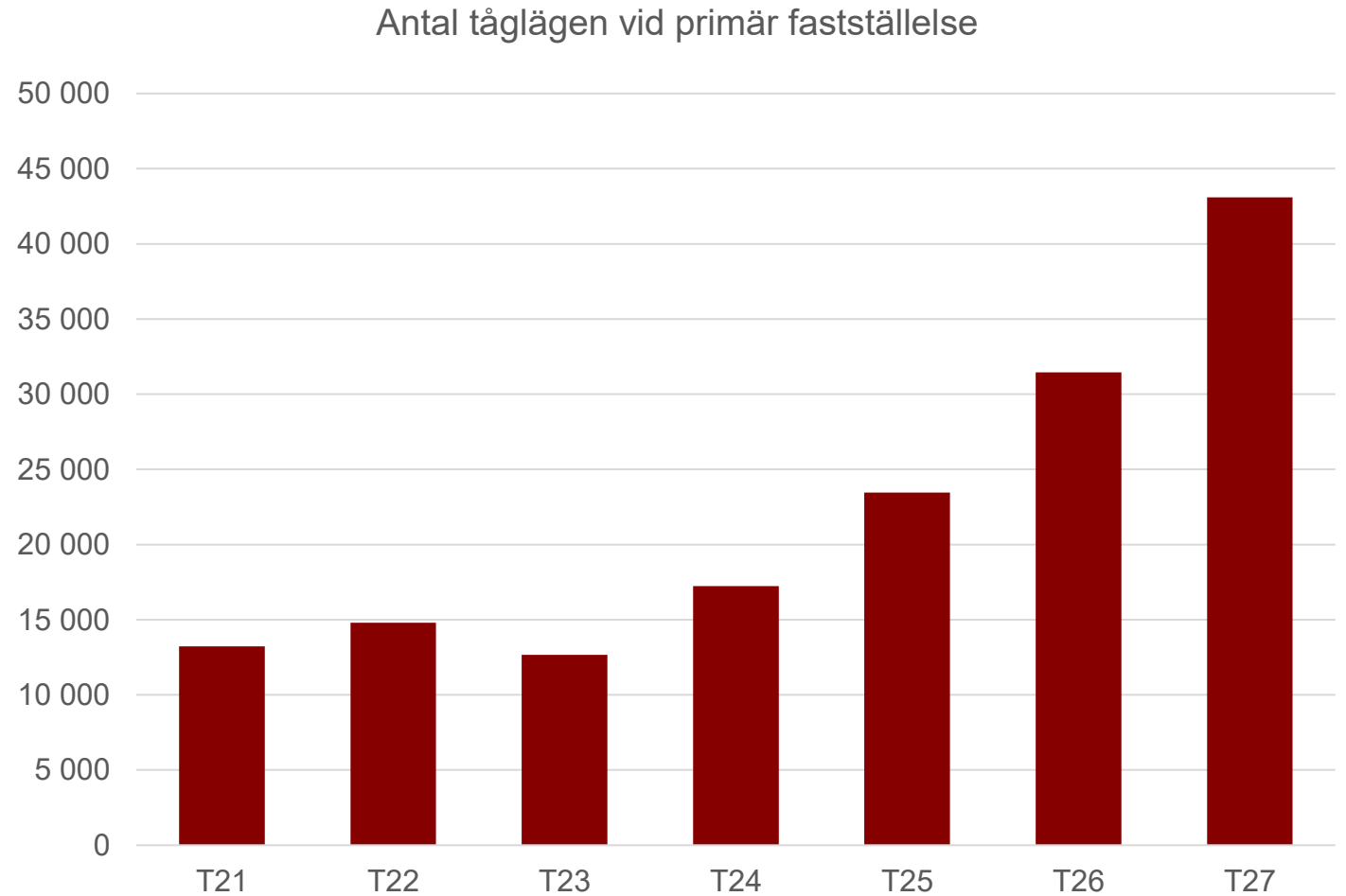


Statistik ansökningar T27

- **55 sökande**
(T26: 55 sökande, T25: 53 sökande, T24: 52 sökande)
- **18 257 tåg inskickade** i MPK Portalen och PCS
(T26: 15 157 tåg, T25: 14 116 tåg, T24: 13 065 tåg)



Utveckling i årlig tågplan

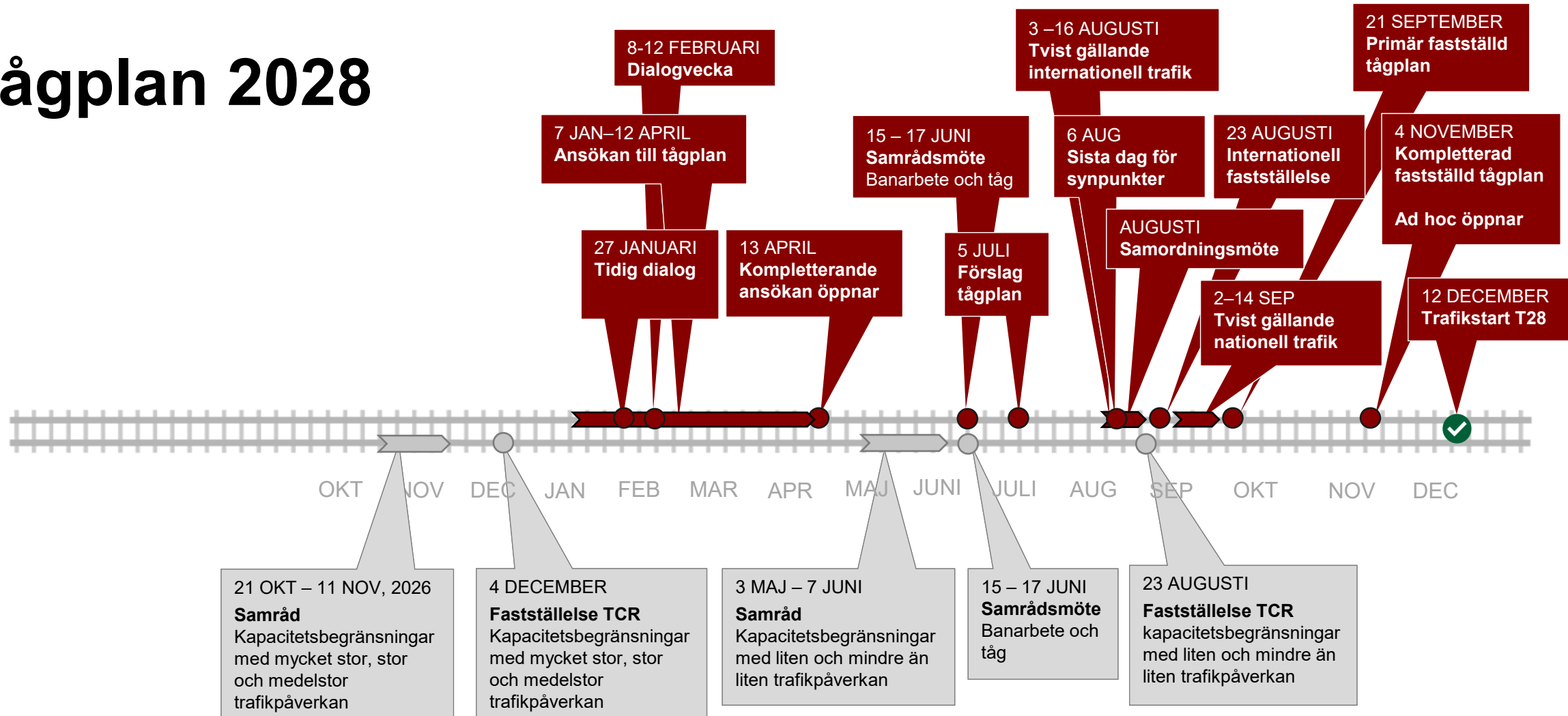


Banarbeten i T27

- **Banarbetsplanen (BAP)**, som är en del av tågplanen, innehåller Trafikverkets behov av banarbeten och ska innehålla allt planerbart banarbete som vi behöver genomföra
- **Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR)** i T27 är 1 649 (T26: 1 785, T25: 1 655, T24: 1 700 och T23: 1 685)
- **Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar (UTK)**
Dessa måste tas hänsyn till i ansökan till tågplan
Inför T27 fastställdes 110 UTK
(T26: 41st, T25: 55st, T24: 24st och T23: 5st)



Tågplan 2028



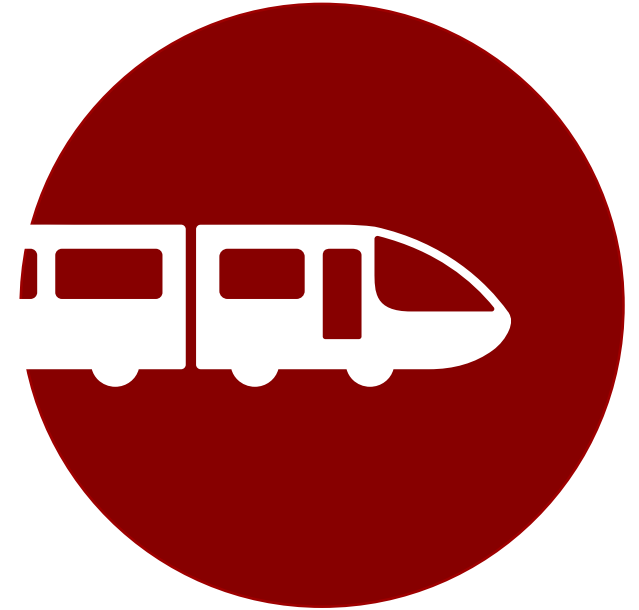
Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

- Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar (UTK)
- Ny klassificering – Mindre än liten trafikpåverkan



Förutsättningar T28

- Ingen kapacitetsplan under T28
- Trångsektorsplaner (delar av banorna)
 - Ådalsbanan
 - Mälarmbanan
 - Bergslagsbanan
 - Ostkustbanan
 - Västra stambanan
 - Södra stambanan



Nyheter och ändringar i JNB 2028

- Förstudie inom tågplaneprocessen
- Ad hoc – smärre förtydliganden
- Tvist för internationell trafik
- LPR (Late Path Request)



**Vi ser positivt på ett fortsatt gott
samarbete i tilldelningsprocessen**

Välkomna till oss under expertminglet!

Kapacitetstilldelning

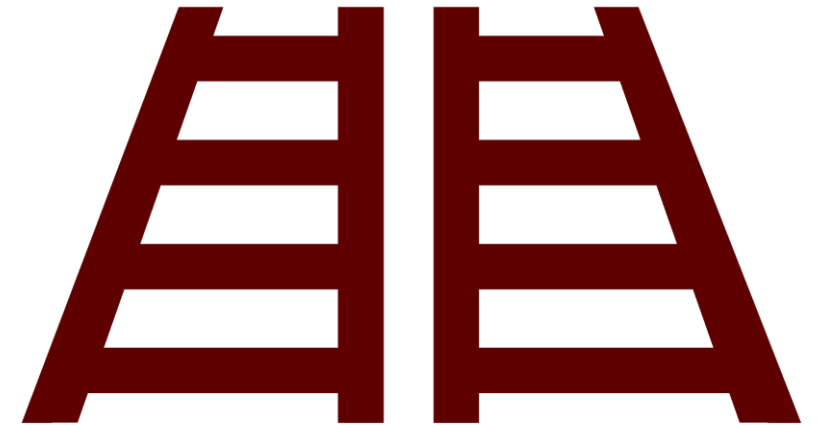
Tillförlitlighet, reinvestering och redundans – Underhåll

Jonatan Lennartsson



Så säkrar vi en tillförlitlig anläggning

- Mer förebyggande underhåll
- Effektivare avhjälpande underhåll
- Digital tillståndsbedömning
- Återställning av brister i anläggningen



Så återtar vi det eftersatta underhållet

- Större åtgärder 2028
- Järnvägsfabrikerna



Så säkerställer vi redundant kapacitet

- Förberedande åtgärder
- Ökad beredskap
- Balansering av kapacitet



Välkomna till oss under expertminglet!

Underhåll 2028

PAUS

Återsamling 10.50



Trångsektorsplaner och konstruktionsregler

Armin Ruge



Innehåll

- Aktuella trångsektorsplaner
- Konstruktionsregler
 - Bilaga 4 D
- Trafikrestriktioner
 - Avsnitt 2.4



Trångsektorsplaner T28

- Tas fram på sträckor där efterfrågan på kapacitet är högre än den tillgängliga
- Tillämpas bl a på omledningssträckor vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan
- Beskriver hur Trafikverket kommer fördela kapaciteten
 - Max antal tåg
 - Förplanerade tåglägeskanaler
- Förutsättning för ansökan



Trångsektorsplaner T28

Nr	Bana	Sträcka	När	Varför
1	Ådalsbanan	Timrå-Dynäs	Hela T28	Kapacitetsproblem
2	Mälarbanan	Frövi/Hovsta-Kolbäck	9 veckor	Omledningstrafik från (Hallsberg)- (Katrineholm)
3	Bergslagsbanan	Frövi-Gävle	Ca 9 dygn	Omledningstrafik från Avesta Krylbo
4	Ostkustbanan	(Örbyhus)-(Uppsala C)	8 + 4 veckor	Enkelspårsdrift
5	Västra stambanan	Finnerödja-Laxå	Ca 4 veckor	Enkelspårsdrift
6	Södra stambanan	Hässleholm-Mosselund	2 veckor	Enkelspårsdrift

Mer information om trångsektorsplanerna får ni på expertminglet

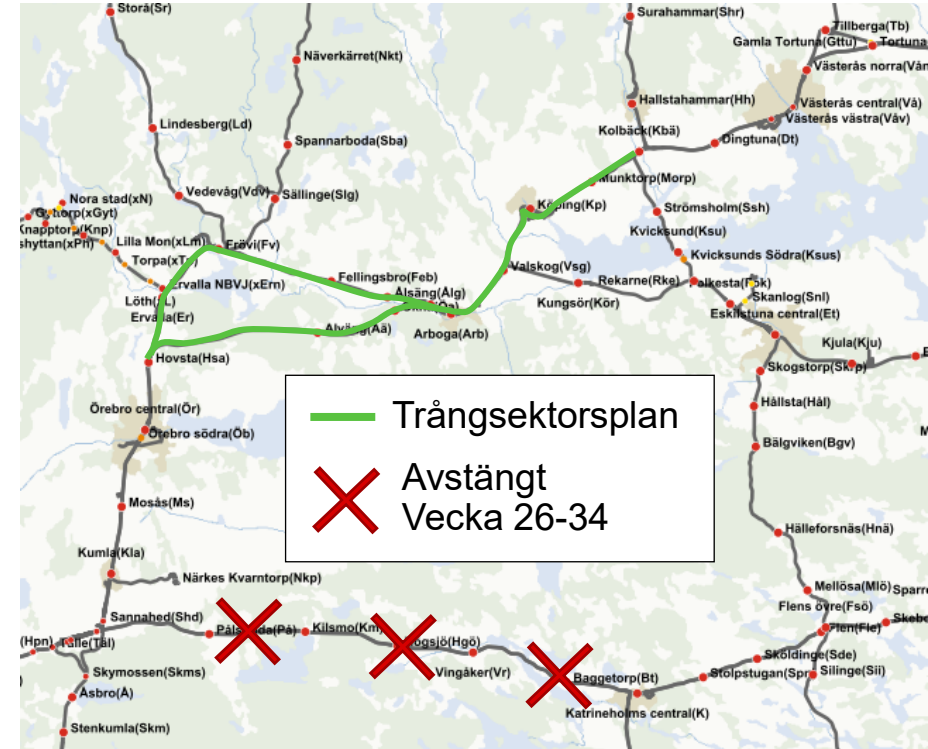
1. Ådalsbanan

- Gäller hela T28
- Omfattar sträckan
Timrå–Härnösand–Västeråsby
- Högt kapacitetsutnyttjande pga att efterfrågan på kapacitet förväntas vara högre än den tillgängliga
- Den omfattande trafiken har medfört ökat slitage och hastighetsnedsättningar. Oklart läge i T28
- Begränsning av antal tåglägen samt tillkommande konstruktionsregler och vagnviktstabeller



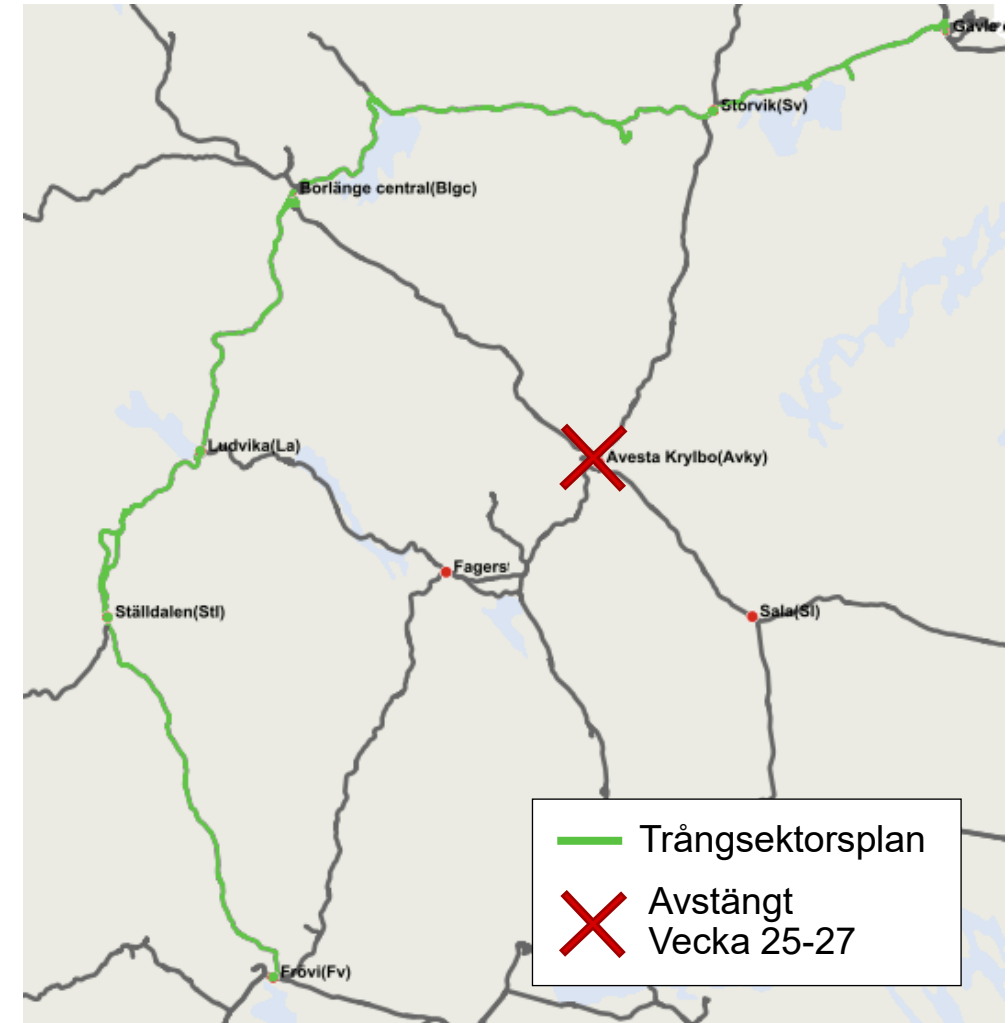
2. Mälarbanan

- Gäller v. 26 kl. 07.00 – v. 34 kl. 22.00
- Omfattar sträckan
Kolbäck–Frövi/Alväng–Hovsta
(del av omledningssträckan)
- **(Hallsberg pbg)–Katrineholm** helt avstängt
då hela spåranläggningen och stora delar av
kontaktledningen byts ut
- Maxkapaciteten uppgår till max 8
tåglägen per timme på sträckan
Kolbäck–Frövi/Alväng–Hovsta



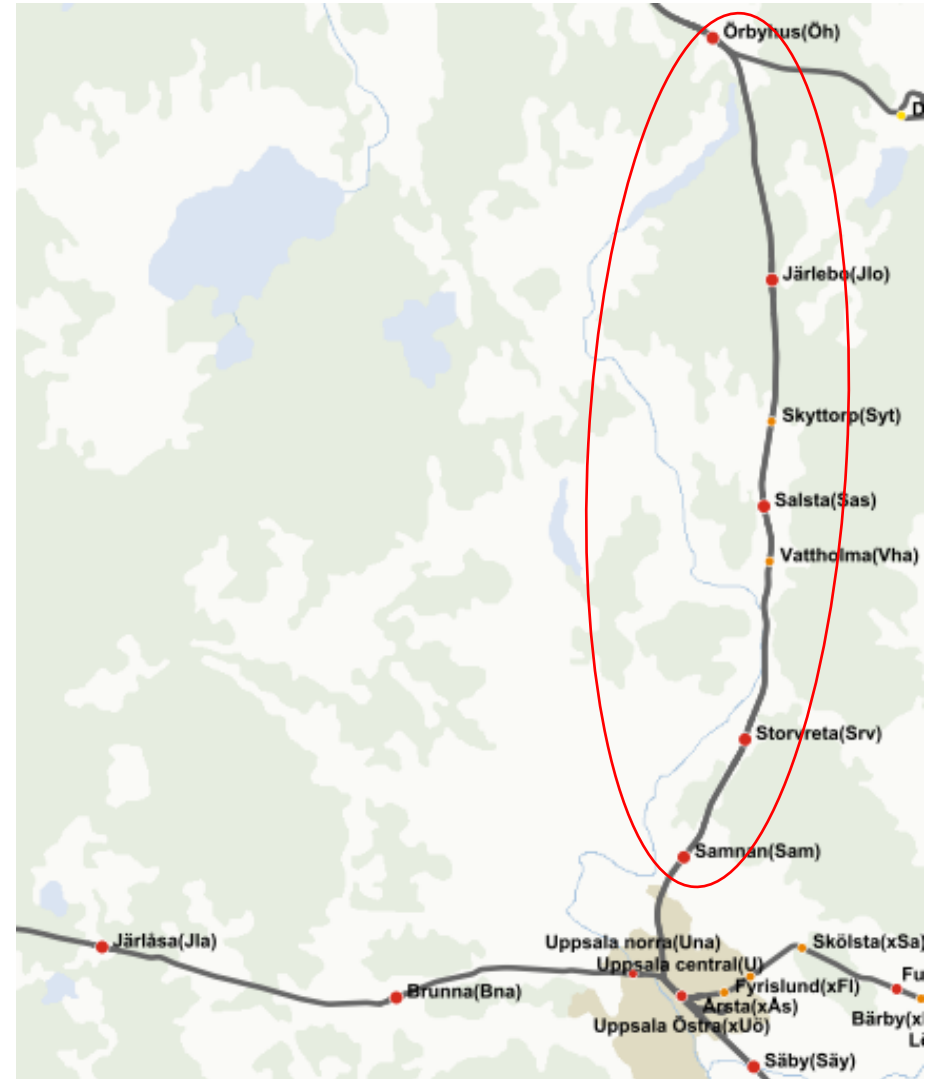
3. Bergslagsbanan

- Gäller v. 25 lördag kl. 02.00 – v. 27 måndag kl. 05.00
- Omfattar sträckan **Gävle–Borlänge–Frövi** (omledningssträcka)
- 219 timmar trafikavbrott i **Avesta Krylbo** pga växelbyten samt kapacitetshöjande åtgärder, bland annat dubbelspårsutbyggnad
- Kapacitetsutnyttjandet kommer bli mycket högt
 - Reducering av viss persontrafik kommer att krävas
 - Längre gångtider är att vänta
 - Reducerad vagnvikt kan krävas pga lutningsförhållanden på omledningssträckan



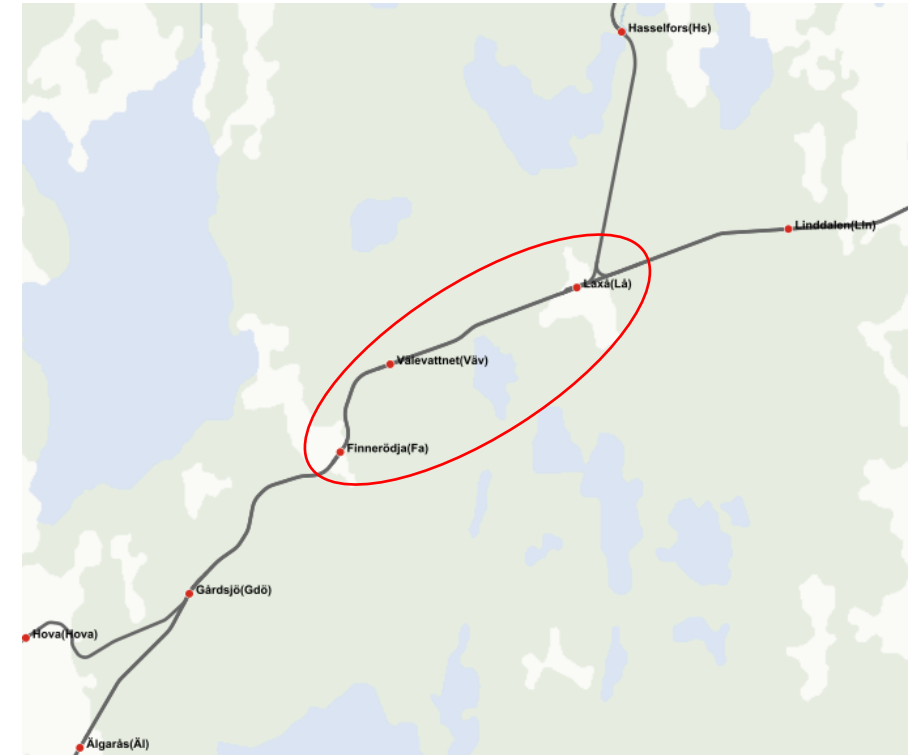
4. Samnan–Örbyhus

- Gäller v. 17 – v. 24 samt v. 46 – v. 49
- Omfattar sträckan **Uppsala C–Örbyhus** (enkelspårsdrift, uppdelad i etapper)
- Utbyte av hela kontaktledningssystemet (uppspåret) medför enkelspårsdrift inkl hastighetsnedsättning på nedspåret (70 km/h i 5 000 meter)
- Trafikavbrott under några helger
- Uppställning på godsbangården i Uppsala ej möjlig mellan v. 18 – v. 25



5. Laxå

- Gäller måndag v. 22 kl. 06.00 – fredag v. 25 kl. 15.00
- Omfattar sträckan **Laxå–Finnerödja** (enkelspårsdrift)
- Ombyggnad av Laxå för att kunna hantera längre tåg samt effektivare tågmöten till/från Värmland. Nya plattformar och en planskildhet för resenärer anläggs
- Kapacitetsutnyttjandet kommer att bli mycket högt vissa timmar på dygnet
 - Längre gångtider är att vänta pga enkelspårsdriften



6. Hässleholm–Mosselund

- Gäller måndag v. 36 kl. 01.00 – onsdag v. 38 kl. 03.00
- Omfattar sträckan **Hässleholm–Mosselund** (enkelspårsdrift)
- Spårbyte (uppspåret) medför enkelspårsdrift om ca 7,5 km
- Maxkapaciteten uppgår till max 9 tåglägen per timme på sträckan Hässleholm–Mosselund
 - Godståg har företräde till två kanaler under varje timme
 - Snabbtåg förbigår Öresundstågen i Hässleholm i båda riktningarna



Bilaga 4 D – Konstruktionsregler

- Tidigare Trafikverkets interna dokument, nu del av JNB
- Förtydligande text om konstruktionsregler för ökad transparens
 - Gångtidsberäkningar
 - Tidsintervall mellan tåg
 - Kritiska punkter
- Sökande ska ta hänsyn till konstruktionsreglerna i ansökan



Avsnitt 2.4 – Trafikrestriktioner

- Förtydligande av text om särskild infrastruktur och tunnelrestriktioner (avsnitt 2.4.1 och 2.4.4)
 - Restriktioner avseende reserverad kapacitet har skiljts från tekniska restriktioner
- Pågående arbete avseende säkerhetsvärdering
 - Citytunneln i Malmö
 - Citybanan i Stockholm



Välkomna till oss under expertminglet!

Genomgångar och frågor
kring de olika trångsektorsplanerna

Förändrad banavgift till tågplan och JNB 2028

Joachim Kangevall



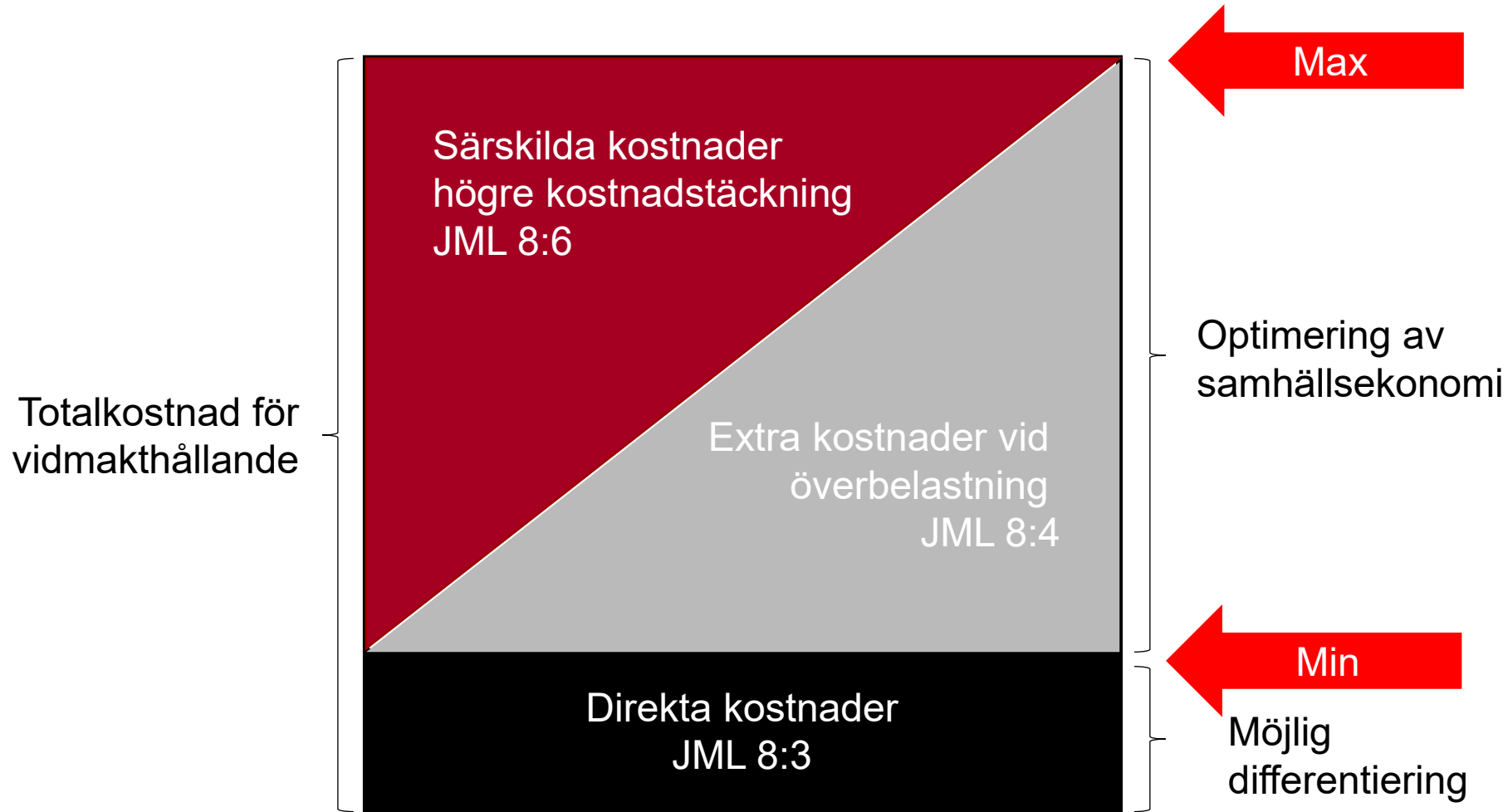
Bakgrund

- Fortsatt arbete efter regeringsuppdraget om översyn av banavgifter, TRV 2024/74436
- Trafikverket har valt att använda den ekonometriska modellen för beräkning av de direkta kostnaderna
- VTI har på uppdrag av Trafikverket gjort skattningar av marginalkostnaden för den direkta kostnaden
- Järnvägsmarknadslagen kräver att Trafikverket tar ut banavgifter för den direkta kostnaden/ marginalkostnaden



Schematisk bild av avgifter på järnvägsinfrastruktur

- tolkning av Järnvägsmarknadslag (JML 2022:365)



Förändrade banavgifter till tågplan 2028

		Dagens spåravgift (kr/tonkm)	Förändrad spåravgift (kr/tonkm)	Dagens tåglägesavgift (kr/tågkm)	Förändrad tåglägesavgift (kr/tågkm)
Godstrafik och tjänstetåg	> 25 ton	0,0270	0,0178	5,0	5,8
	> 17 ton ≤ 25 ton	0,0251			
	> 10 ton ≤ 17 ton	0,0229			
	≤ 10 ton	0,0206			
Persontrafik	> 17 ton	0,0237	0,0267	5,0	5,8
	≤ 17 ton	0,0218			

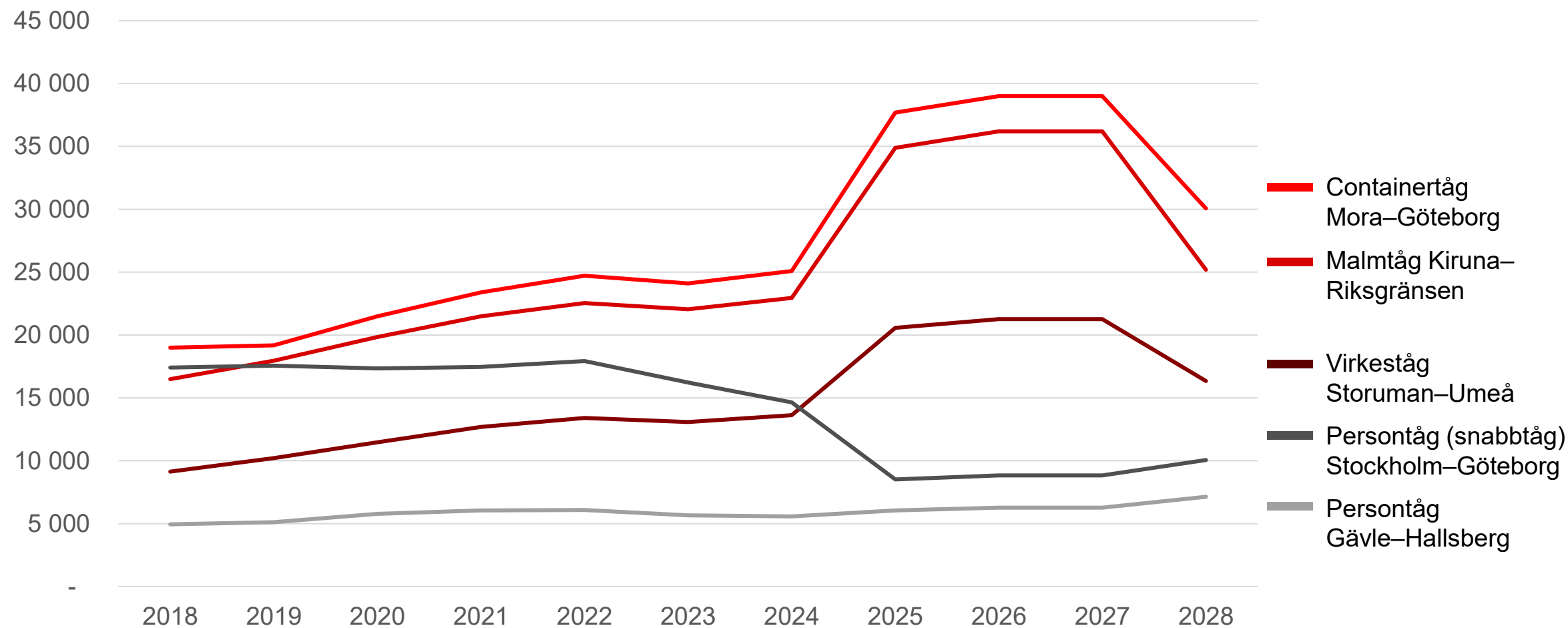
Prisnivå: 2028

Banavgifterna blir lägre för godstrafiken och högre för persontrafiken

- **För godstrafiken** innebär det en avgiftssänkning på cirka 20 procent
 - Gynnsamt för exportindustrins konkurrenskraft eftersom banavgifterna utgör en stor del av dom totala transportkostnaderna för godståg
- **Persontrafikens banavgifter** höjs med cirka 15 procent
 - De högre banavgifterna motsvarar 1-3 procents högre trafikeringskostnader för persontågsoperatörerna
 - På högtrafikerade banor är avgiften fortfarande mycket lägre än före år 2025

Jämförelse för exempeltåg 2018-2028

Fasta priser, prisnivå 2026



Fortsatt arbete med banavgifter

- Ekonometrisk metodik för att bestämma marginalkostnader (FOI-projekt)
- Banavgifter för överbelastad bana – kapacitetsavgifter
- Finansierande avgifter

Förändrade banavgifter gäller från och med Tågplan 2028

- Implementering
- Mer information
 - [Huvudrapport \(Trafikverket\)](#)
 - [Underlagsrapport \(VTI\)](#)
 - [Webbinarium 4 maj 2026 – Förändrade banavgifter för järnvägen](#)



Välkomna till oss under expertminglet!

Banavgifter och avgifter för tjänst

PAUS

Återsamling 11.45



Hur Trafikverket arbetar med framtidens förutsättningar för användning av infrastrukturen

Kapacitetsförordningen

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2026/1184
om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma
europeiska järnvägsområdet**

Nytt EU-regelverk för kapacitetstilldelning, trafikledning & kvalitetsarbete

Per-Åke Wärn

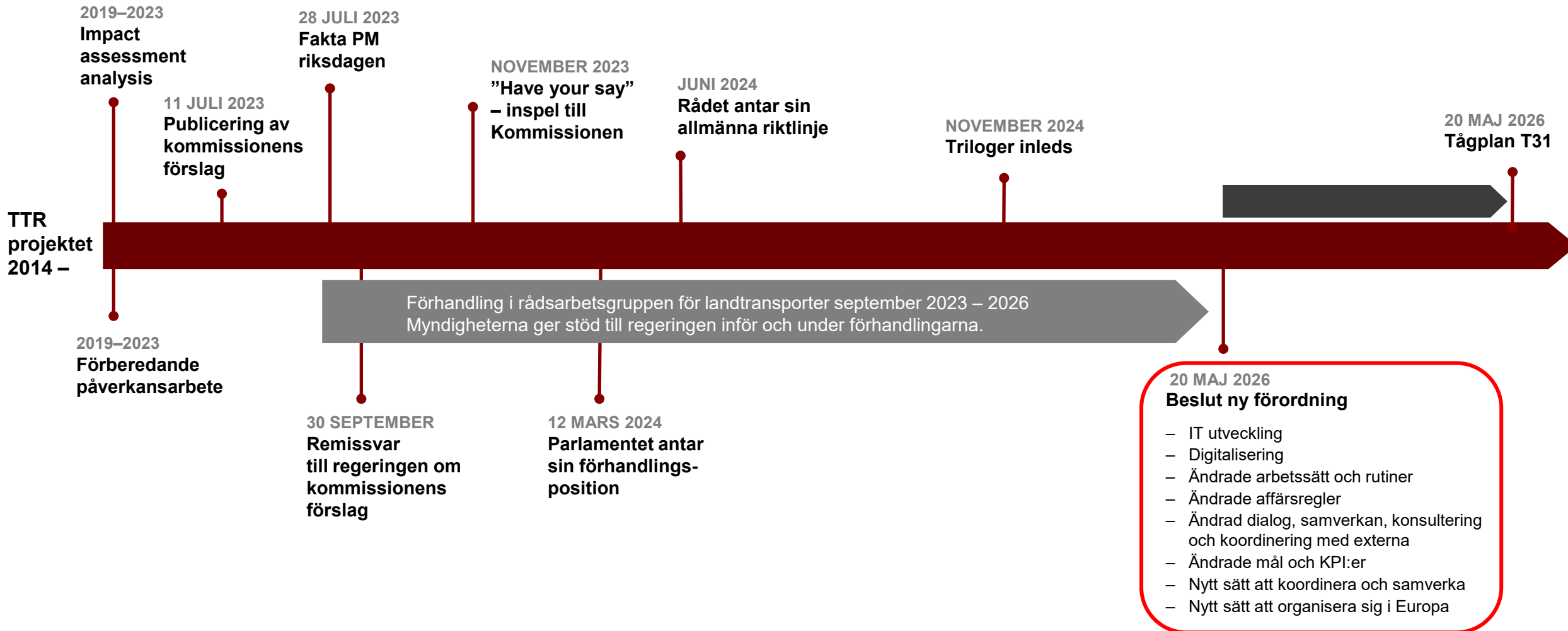


Kapacitetsförordningen

- Europa ska bli klimatneutralt till år 2050 (Green Deal) och konkurrenskraftigt (Competitive Compass).
- Syftar till att säkerställa att medlemsstaterna är bättre sammanhängande och resulterar i bättre samordnade järnvägstjänster i hela EU.
- Förordningen är ett ramverk ska göra det möjligt att hantera järnvägs-infrastrukturens kapacitet och trafik mer effektivt, och därigenom förbättra kvaliteten på tjänsterna och ta emot mer trafik på järnvägsnätet.

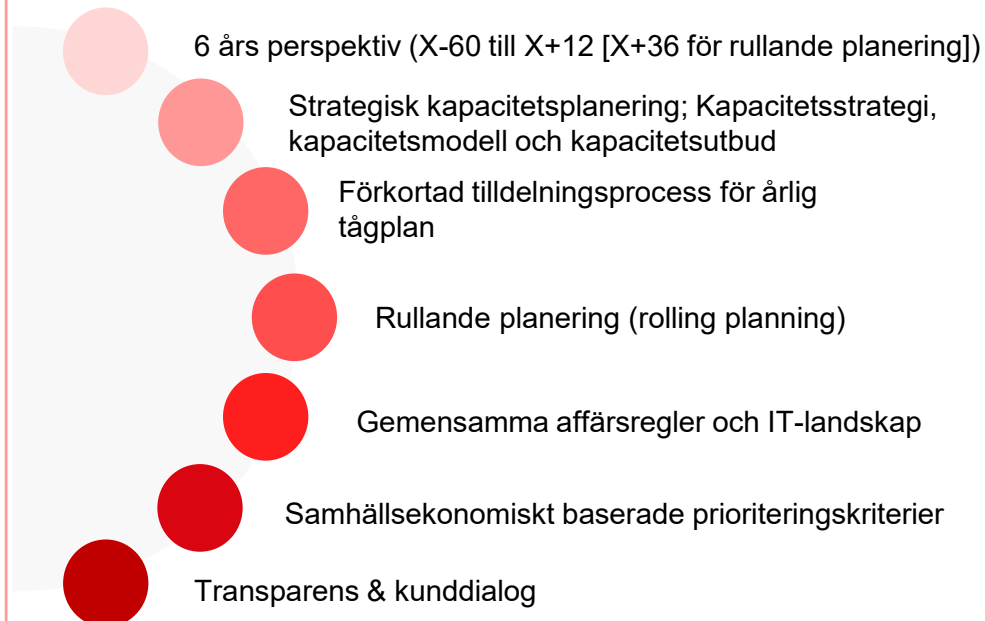


Kapacitetsförordningen



Kapacitetsförordningen = TTR + ytterligare nytillkomna delar

Kommissionens förordningsförslaget innebär i stora drag det som tidigare kallats TTR-processen



...dessutom tillkommer utöver tidigare processbeskrivning från RailNetEurope

- Beredskapsplanering för stora störningar redan i strategisk kapacitetsplanering
- Ramavtal för trafik
- Strategisk vägledning från medlemsstaten
- Strategisk ruttplan (routemap) som grund till strategisk kapacitetsplanering
- Nya organ internationellt för eskalering och gemensam utveckling och beslut
- Ökad samverkan med tjänsteleverantörer och andra infrastrukturförvaltare kopplat till kapacitet
- Performance management för att följa upp processen
- Nya krav kopplat till trafikledning

Aktörsgrupper som påverkas



Operatörer kommersiell
persontrafik



Operatörer godstrafik



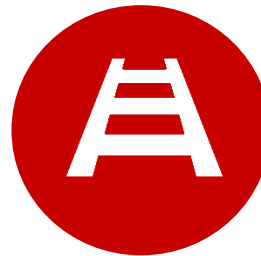
Upphandlad persontrafik
(operatörer och RKM)



Entreprenörer



Tjänsteleverantörer



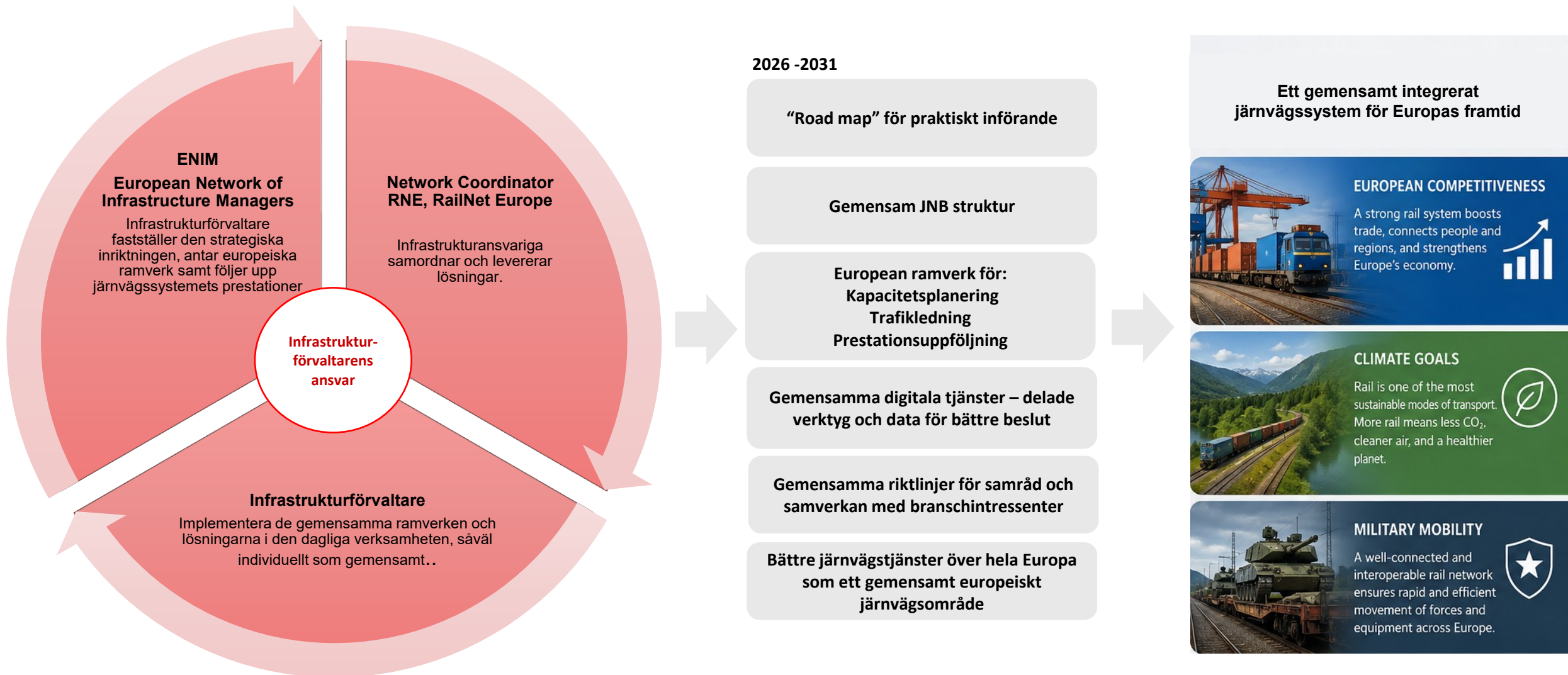
Alla infrastrukturförvaltare
i Sverige



Transportköpare/
Speditörer

Vi bygger framtidens europeiska järnväg tillsammans

Att arbeta som ett europeiskt team för att skapa värde för kunder och samhälle



Nya roller för övriga branschaktörer

- Advisory Board Capacity Regulation (**ABCR**) samlar under ett övergångsskede branschorganisationer
- European Rail Platform (**ERP**) utses av Kommissionen och förväntas ledas av Forum Train Europe (**FTE**)



Network Coordinator

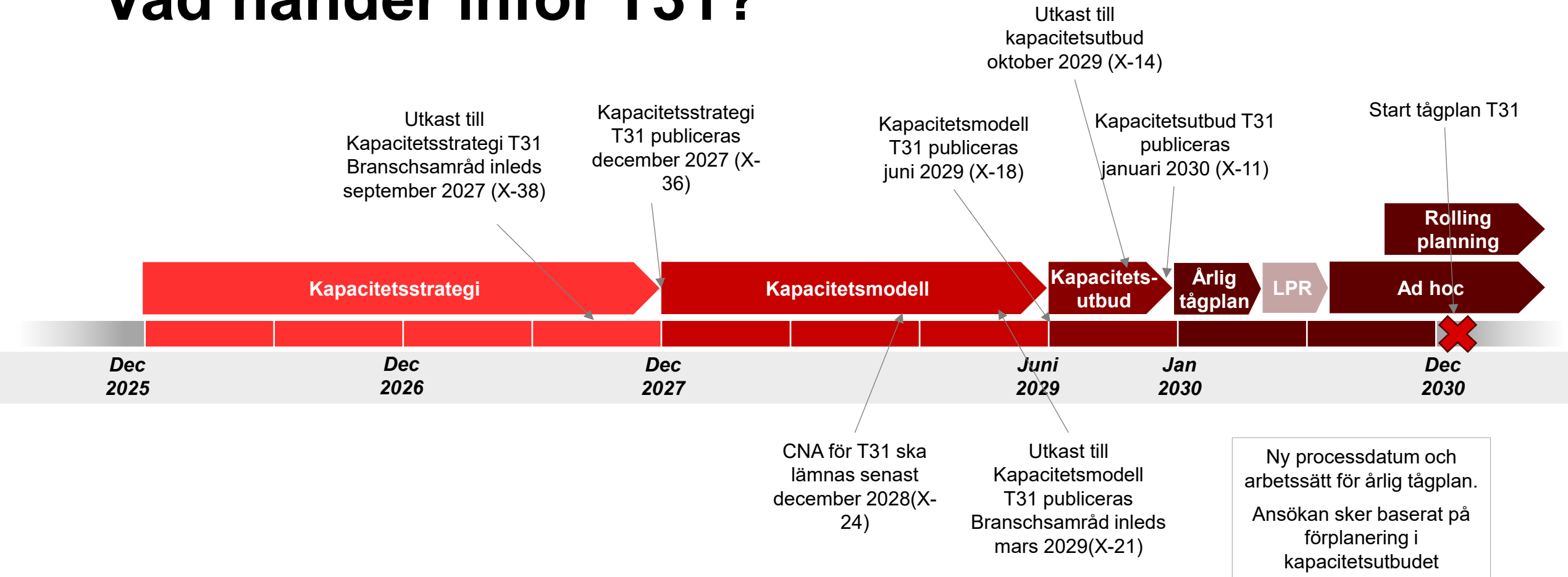
Network Coordinator är tänkt att fungera som ENIM:s operativa och administrativa motor. Rollen omfattar bland annat att:

- vara sekretariat åt ENIM,
- fungera som gemensam kontaktpunkt för branschaktörer,
- stödja gränsöverskridande kapacitets- och trafikplanering,
- ta fram utkast till **européiska ramverk**,
- utveckla och driva digitala verktyg för samordning mellan infrastrukturförvaltare.

Network Coordinator ska agera neutralt på uppdrag av ENIM och rapportera genom årliga arbetsprogram och verksamhetsrapporter



Vad händer inför T31?



Samrådsförfarande kring Europeiska ramverk

Branschens samrådsperiod

Europeisk Ramverk för
Kapacitetstilldelning
december 2026–mars 2027

EFCM

Europeisk Ramverk
för Trafikledning
april–juli 2027

EFTM

Europeisk Ramverk för
Prestationsgranskning
augusti–november 2027

EFPR

Regleringsorganens samrådsperiod

EFCM

Europeisk Ramverk för
Kapacitetstilldelning
juni–september 2027

EFTM

Europeisk Ramverk för
Trafikledning
oktober 2027–januari 2028

EFPR

Europeisk Ramverk för
Prestationsgranskning
februari–maj 2028

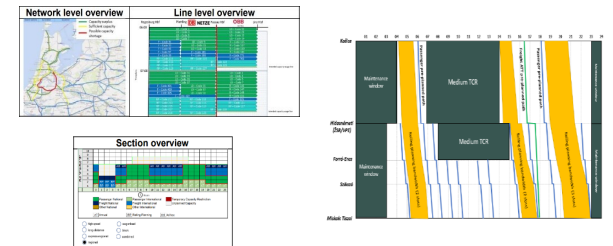
Hur tar Trafikverket emot Kapacitetsförordningen?

Lars Brunsson

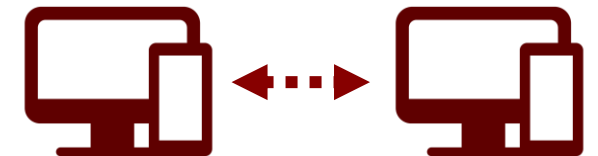


Att planera kapacitet

- Beskrivning av processer, leveranser och ansvar



- Standardiserat språk för digital kommunikation



- Gemensam beskrivning av infrastrukturen



Kapacitetsförordningen EU 2026/1184

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter överläggande av

med beaktande av Eu

med beaktande av Reg

i enlighet med det o

av följande skäl:

(1) I kommissionens klimatneutralitets väntningsgränser m i Europeiska unionens minskning av i ningsambitionen minskningar som unionens totala given prioriteras till järnväg och transportat i energiförbruk

(2) I kommissionen EU-transportens uppnå målerna o öka med 50 % i 2030 och tre koldioxidemissio när det gäller anpassas bättre

(3) EUT C C (2024) 40
(4) EUT C C (2024) 41
(5) Europaparlamentet 1020/20 och skade ståndpunkt av det Europaparlamentet klimatneutralitet o data.europa.eu/eli

ELI: <http://data.europa.eu/eli>

TSD Telematik EU 2026/253

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägsystemet inom Europeiska unionen (1), särskilt artikel 5.1.1, och

av följande skäl:

(1) I punkt 1 b tredje strecksatsen i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797 förtecknas "telematikapplikationer avsedda för persons- och godstrafik" som ett delsystem i järnvägsystemet, bekräftar i punkt 2.6 i den bilagan, i punkterna 1.6.2 och 2.7 i bilaga III till det direktivet fastställas de väsentliga kraven för det delsystemet.

(2) De tekniska specifikationer som gäller för delsystemet "telematikapplikationer avsedda för persons- och godstrafik"

fastställa för närvarande persontrafiken (TSD Telematik) avser telematikapplikationer delegerade beslut (EU) 2020/1725 om tillämpning av tekniska specifikationer för järnvägsystemet, underlätta log kan utbytas med säkerhet bedöma telematikapplikation

02019R0777 — SV — 28.09.2023 — 001.001 — 1

Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingrepp, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

RINF-förordningen EU 2019/777

Ändrad genom:

Officiella tidningen

nr sida datum

► M1 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1694 av den 10 L 222 88 8.9.2023 augusti 2023

(1) EUT L 118, 26.5.2016, s. 44, 11
(2) Kommissionens förordning (EU) 2019/777 om driftskompatibiliteten för järnvägsapplikationer (data.europa.eu/eli/reg/2019/777/143)
(3) Kommissionens förordning (EU) 2019/777 om driftskompatibiliteten för järnvägsapplikationer (data.europa.eu/eli/reg/2019/777/143)
(4) Kommissionens delegerade beslut (EU) 2016/797 vad gäller särskilt (EU) L 216, 15.8.2017, s. 1, ELI

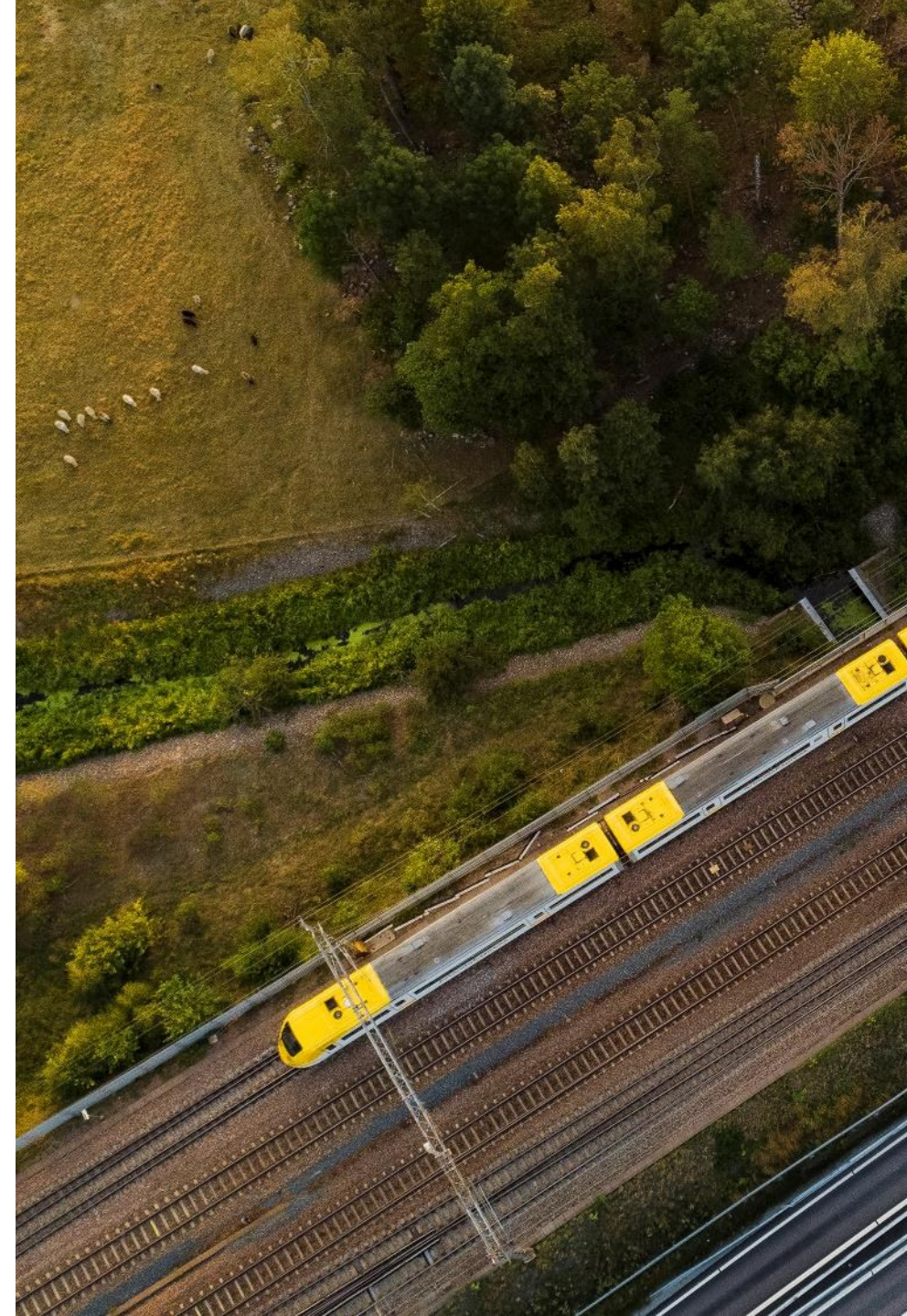
ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_imp/



Medfinansieras av
Europeiska unionen

Programmets mål och syfte

-  Säkerhetsställa en **trafikverksgemensam krav- och helhetsbild** av befintliga och kommande EU-regelverk
-  Främja en **utökad samverkan** över verksamhetsområdesgränser kopplat till aktuella EU-regelverk
-  Öka **förståelsen** för hur EU-regelverk påverkar olika delar av verksamheten och hur dessa krav kan omsättas till nytta
-  Öka **kundvärdet** genom en mer sammanhängande styrning



Den nya kapacitetsplanerings- och tilldelningsprocessen

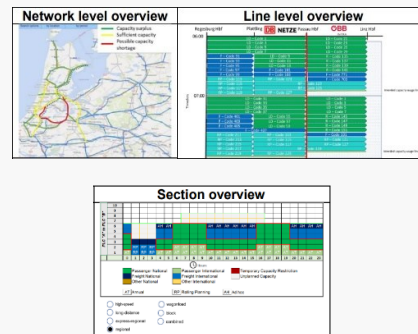
Kapacitetsstrategi

Principer tas fram för planering av TCR och trafik.



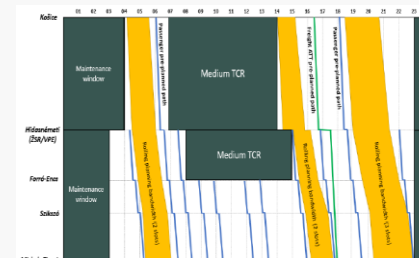
Kapacitetsmodell

Uppdelning av kapacitet i olika segment och volymer för dessa.



Kapacitetsutbud

Detaljplanering i form av en förplanerad tågplan.



Ansökan, tilldelning, ändringar

Sökande ansöker om tillgänglig kapacitet i kapacitetsutbudet och tilldelas tåglägen.



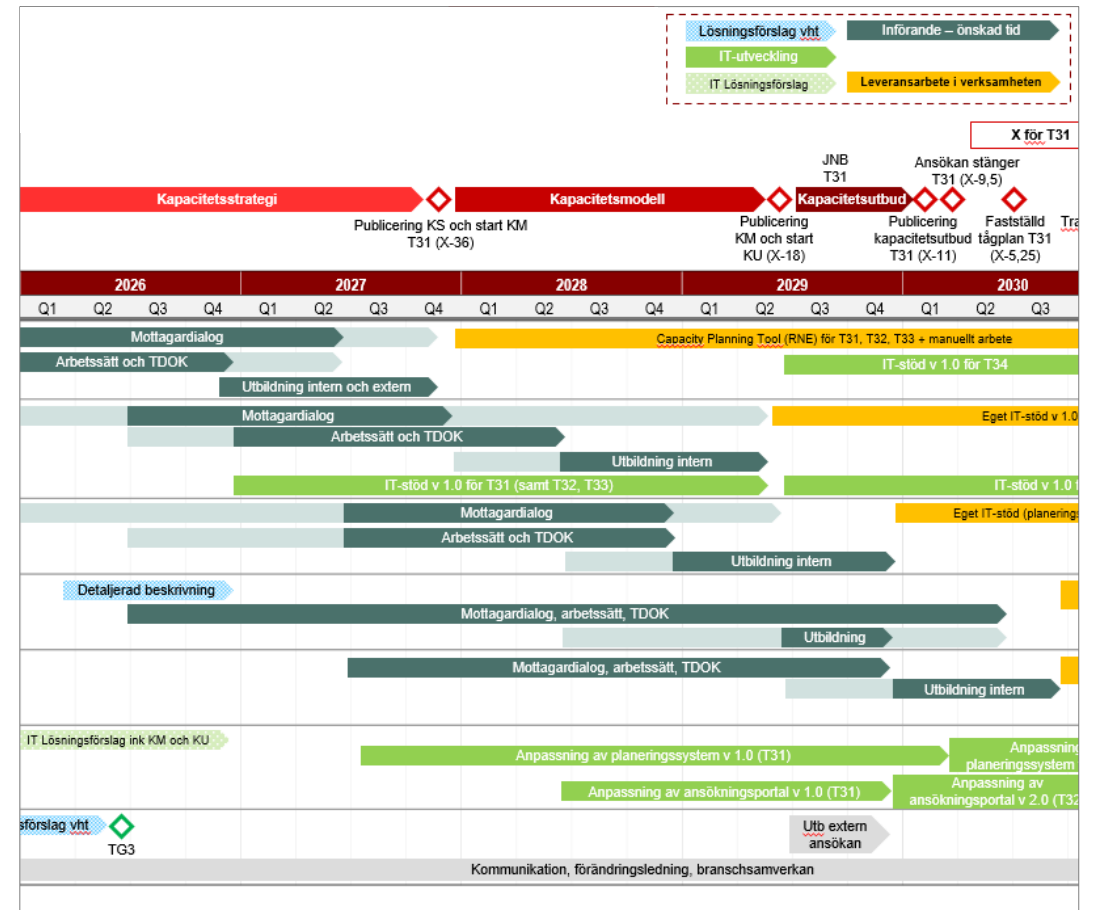
Trafik

Resande och gods transporteras på järnvägen.



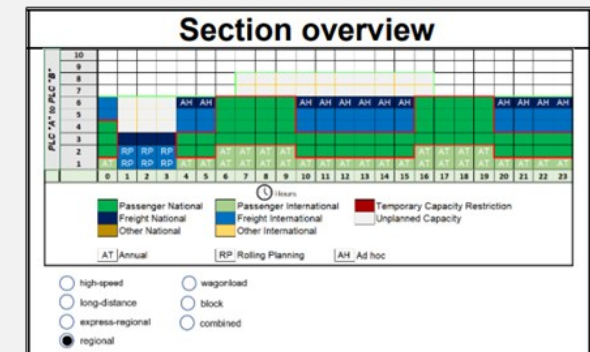
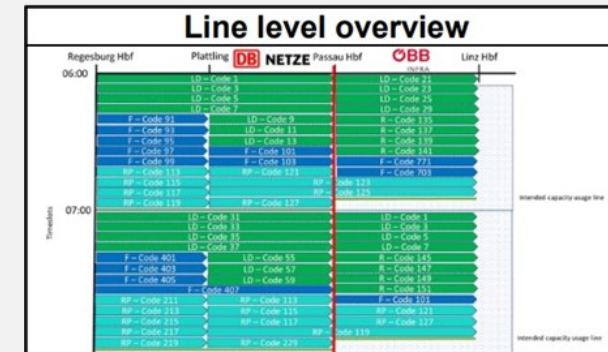
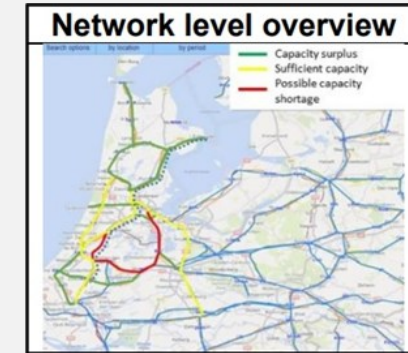
Milstolpar hösten 2026

- Branschsamverkan etablerad
- IT-lösningsförslag reviderat
- Pilot kapacitetsmodell genomförs



Pilot kapacitetsmodell T29

- Förbereder inför första skarpa kapacitetsmodellen T31
- Testar och utvecklar arbetssätt
- Pågår 1 oktober 2026 till 30 april 2027
- Omfattar sträckorna Stockholm–Oslo, Mäljarbanan med relevanta omledningssträckor
- Utvärderar hur befintliga IT-system bäst kan användas
- Ger svar på lämplig omfattning samt resurs- och kompetensbehov
- Omfattar (i nuvarande planer) *inte* CNA:er
- Branschen kommer att involveras i piloten under april 2027, inom ramarna för befintlig *strategisk dialog*



Välkomna till oss under expertminglet!

Internationellt arbete och EU-regelverk

LUNCH

Återsamling 13.35

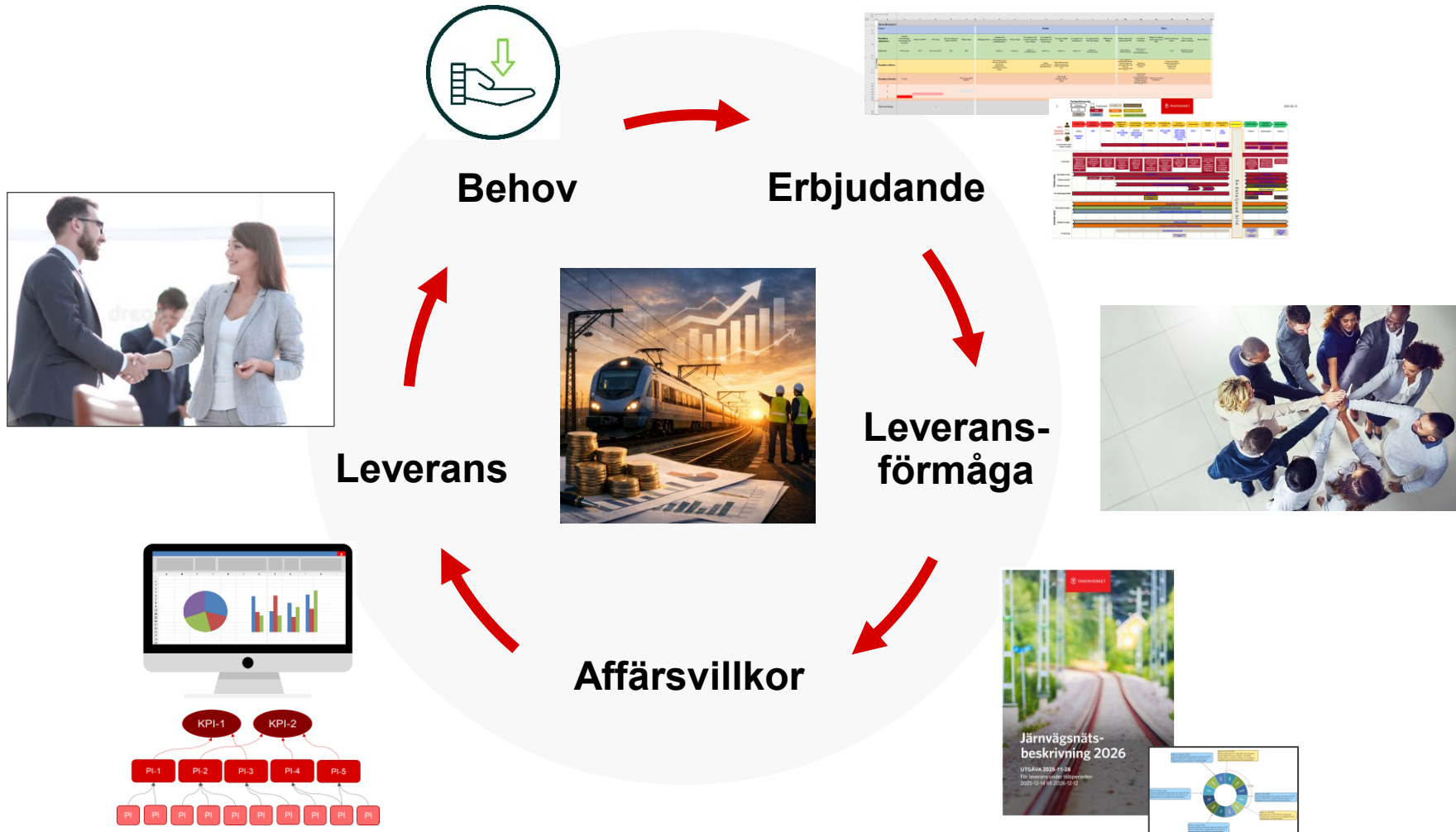


Tjänsteportföljen System Järnväg

Johan Fält



Tjänsteledning Behov → Erbjudande → Nytta



Tjänsteportfölj System Järnväg

Tågläge

Specialtransporter

Trafikledning för
infrastrukturförvaltare

Drivmotorström

Uthyrning energimätare

Röjning

Ledsagning

Spår för uppställning

Anslutning till el vid
uppställning

Tillgång till
bromsprovanläggning

Tillträde till plattform

Spår vid plattform

Provkörning

Spår till kombiterminal

Tillträde till lastplats

Rangeringstjänst

"Lättservice"

Trafikinformation till
resenär

Trafikinformation till
järnvägsföretag och
trafikorganisatörer

Utökad
detektorinformation

Tillgång till digital
trafik- och
anläggningsinformation
inom järnväg

Baninformation

Kartjänsten

NJDB på webb

Underlag till linjeboken

Öppna Data

Tillgång till bromsprov anläggning

Förändrad avgiftsmodell

Förändrad avgiftsmodell JNB 2028

- Trafikverket inför ny avgiftsmodell för tilläggstjänsten
 - *Tillgång till bromsprovanläggning*
- Förändringen berör främst uppställningsspår vid:
 - Göteborg Skandiahamnen (Gsh), vid spår 31–35
 - Luleå (Le), vid spår m2-m7



Bakgrund till förändrad avgiftsmodell

Nuvarande modell med avgift per bromsprov har inneburit begränsad möjlighet till korrekt debitering och administrativt merarbete.

Därför införs en ny modell som ger tillgång till bromsprovanläggningen för samtliga som tilldelas spåret.



Ny avgiftsmodell

– för tilläggstjänsten tillgång till bromsprovanläggning

Trafikverket kommer att:

- Avveckla nuvarande avgift per utfört bromsprov
- Införa timbaserad avgift för nyttjande av bromsprovanläggning
- Göra tilläggstjänsten till ett tvingande tillägg på berörda uppställningsspår

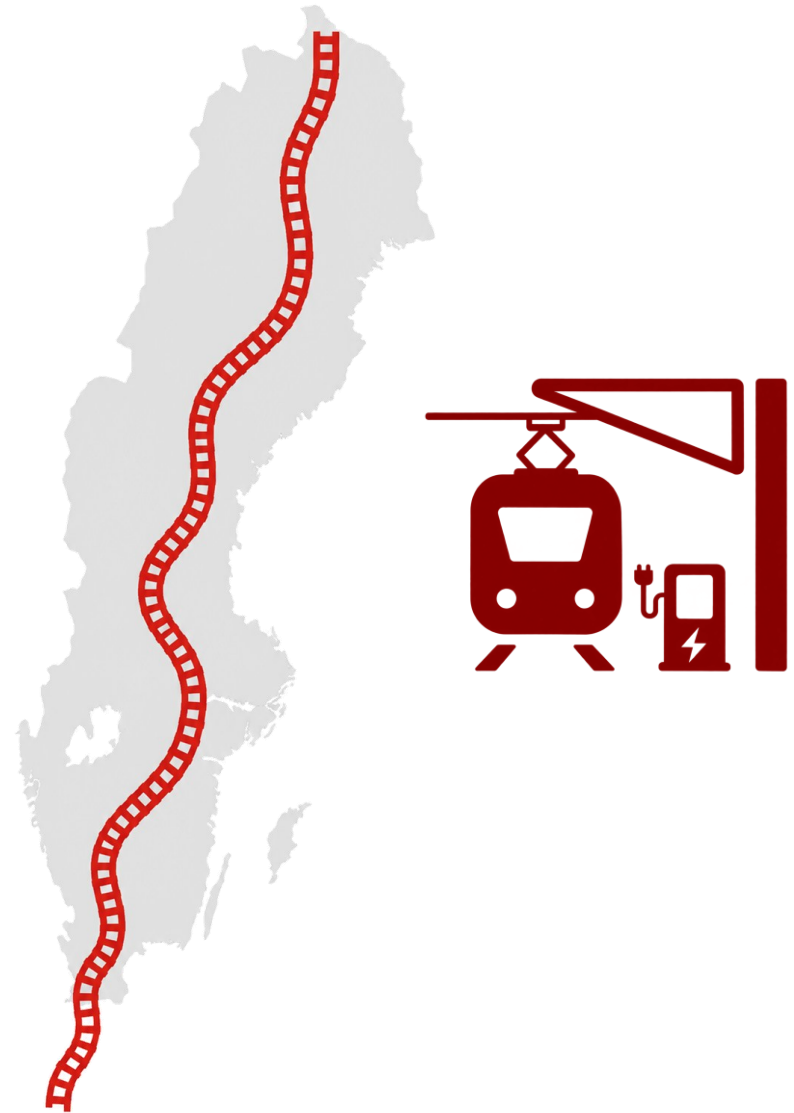


Anslutning till el via kontaktledning

Förändrat avgiftsuttag

Kontaktledning som en del av uppställningsspåret

- Den separata avgiften för tilläggstjänsten *anslutning till el via kontaktledning* tas bort och hanteras istället inom avgiften för tjänsten Spår för uppställning
- Om kontaktledning finns vid uppställningsspåret och spåret inte är beläget inom ett U/L-område, är det tillåtet att ansluta till kontaktledningen för elförsörjning under uppställning
- Debiteringen av förbrukad el påverkas inte av förändringen och sker fortsatt enligt gällande villkor i JNB

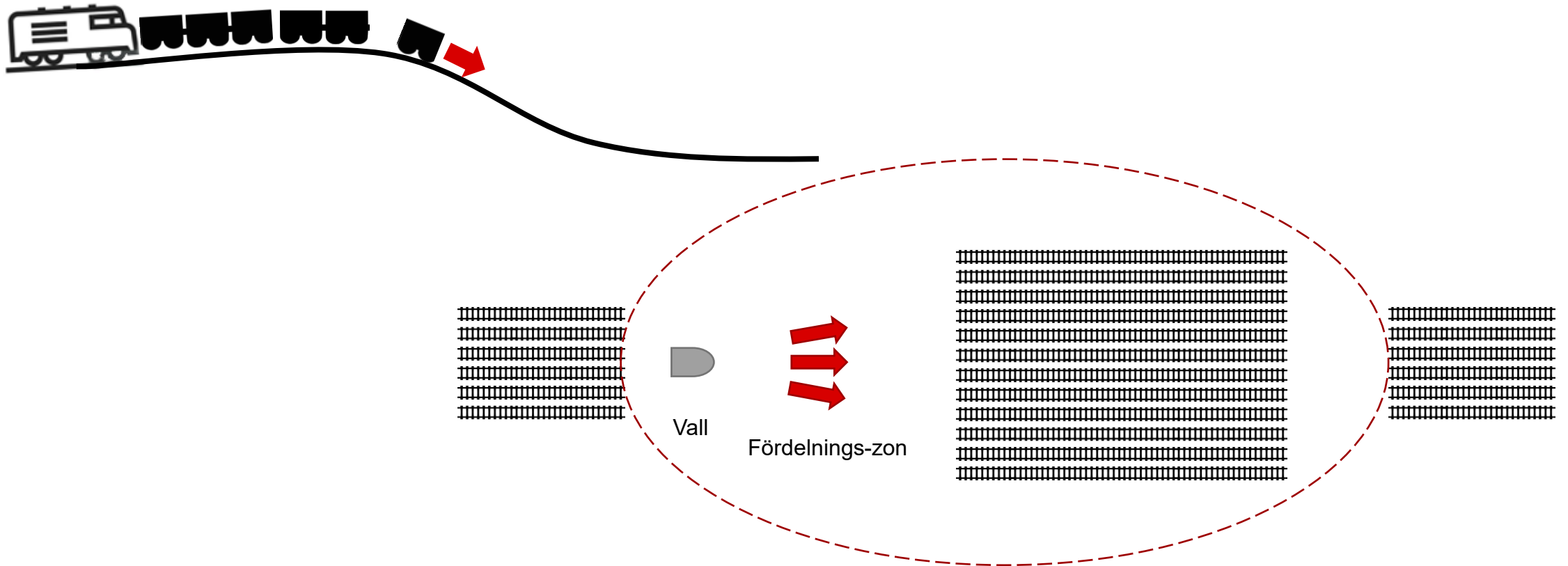


Ny rangeringstjänst

Sven Ödeen

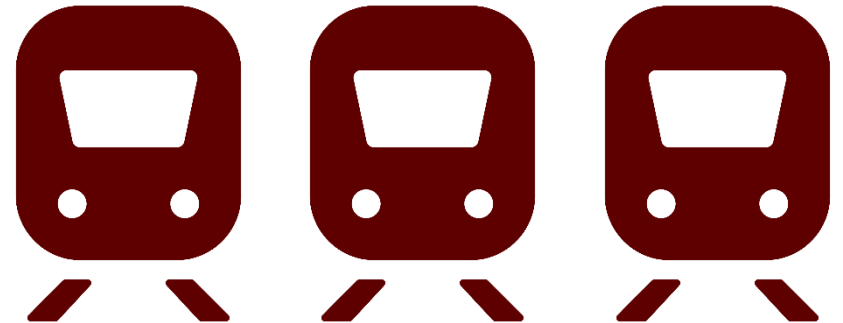


Rangering – tågbildning med hög kapacitet



Varför en ny rangeringstjänst?

- Förenkla för järnvägsföretag att nyttja rangering
- Långvarig konkurrensproblematik
- Föreläggande från Transportstyrelsen



Trafikverkets nya rangeringstjänst

- Omfattar operativ planering och styrning av rangering
- Kommer att erbjudas på Trafikverkets 8 rangerbangårdar
- Avgiftsfinansierad – prissättning enligt järnvägsmarknadslagen
- Trafikverket tilldelar tåglägen och rangeringstjänsten
- Underleverantör utför operativ planering och styrning av rangering – upphandling pågår
- Järnvägsföretaget ansvarar för rangerlok och växlingspersonal



Införande av ny rangeringstjänst

- Rangeringstjänsten införs med start T28
- Successiv utrullning
 - Gävle till T28
 - Övriga planeras successivt t.o.m. T30
- Kommer att beskrivas i kapitel 7 i JNB
 - Uppdateringar genom avvikelsemeddelanden
 - Lokala förutsättningar kommer att presenteras i separat bilaga
- Tjänsten ansöks hos Trafikverket

Välkomna till oss under expertminglet!

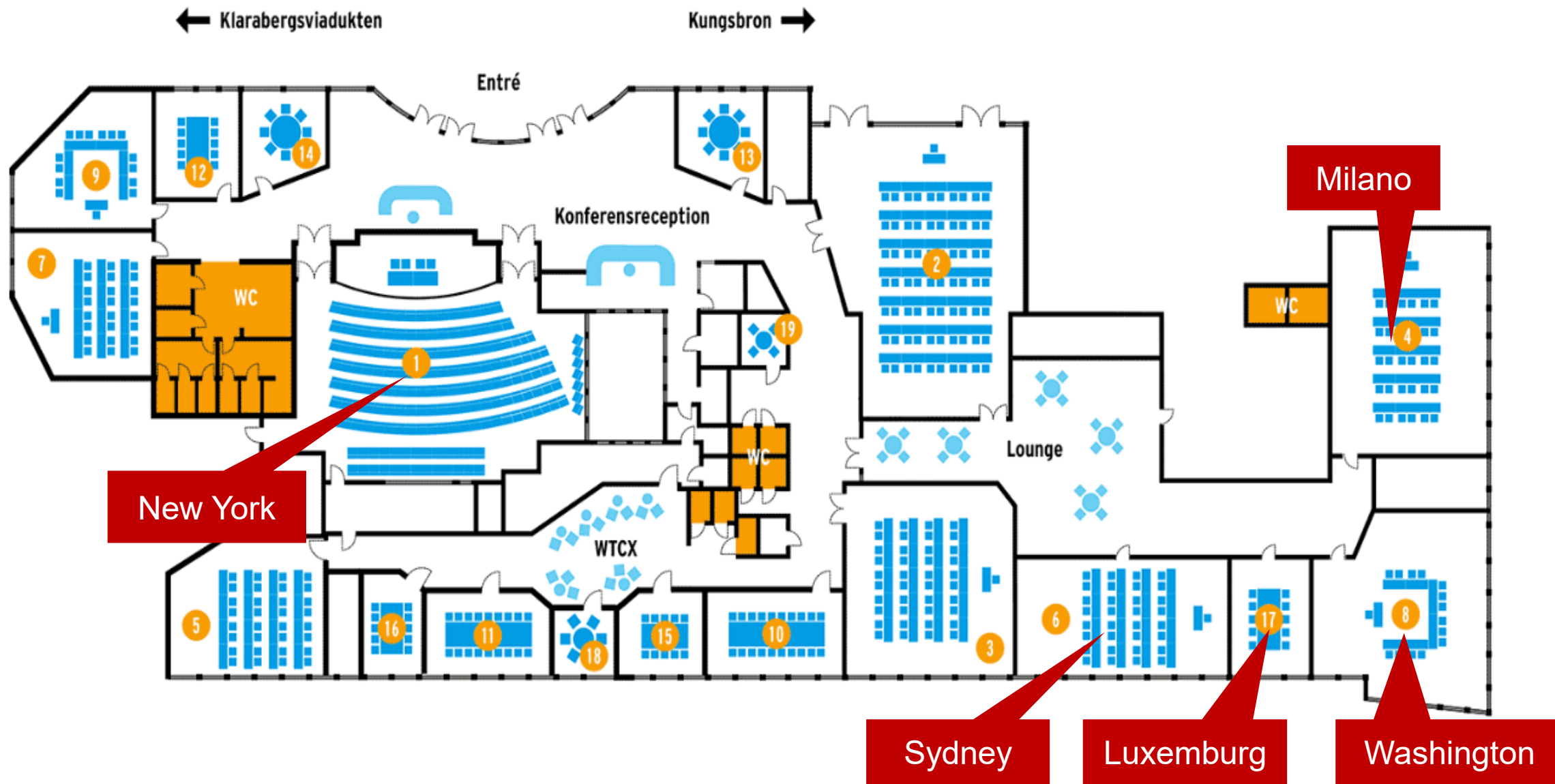
Tjänster inom järnväg

Expertmingel inklusive fika



Mötesrum	Ämne	Ämnesexperter
Milano	Internationellt arbete och nytt EU-regelverk	Per-Åke Wärn, Lars Brunsson, Jonas Westlund, Gabriel Bustad och Linda Thulin
Milano	Kapacitetstilldelning	Nadja Gibbs Nyberg, Ronja Nyman, Gottfrid Jende och Jessica Söder Sörling
Milano	Underhåll 2028	Jonatan Lennartsson och Kerstin Augustsson
Sydney	Fakturering och sakskada	Marie Persson och Kari Räihä
Sydney	Tjänster inom järnväg	Tjänsteledarna
Sydney	Anläggning för tjänst och banavgifter	Joachim Kangevall, Ralf Grahn, Inger Ranheim och Vera Alsterberg
Sydney	Support järnväg och kundansvar	Linda Reuterling, Hanna Petersson och Mona Enberg Sporre

Mötesrum	Trångsektorsplaner	Ämnesexperter
New York 14.15	Västra stambanan Finnerödja-Laxå	Johan Unebrand
Luxemburg 14.15	Ostkustbanan	Stefan Persson
Washington 14.15	Ådalsbanan	Fredrik Lundström
New York 14.55	Mälarbanan Frövi/Hovsta-Kolbäck	Fredrik Lundström
Luxemburg 14.55	Södra stambanan Hässleholm-Mosselund Bilaga 4 D + tunnelrestriktioner	Henrik Fhanér Armin Ruge
Washington 14.55	Bergslagsbanan	Johan Unebrand



Reflektioner från minglet



Framtidens JNB i ett sammanshållet systemflöde

Anna Ericsson och Staffan Sporre



Tack!

An aerial photograph of a high-speed train, likely a Swedish X2000, traveling along a track through a lush, green landscape. The train is white with blue accents and is moving from the bottom left towards the top right. The surrounding area includes a large body of water in the background, dense forests, and open fields. The text "Trevlig hemresa!" is overlaid in the center of the image.

Trevlig hemresa!