

# Prioriteringskriterier

## Innehåll

PRIORITERINGSKRITERIERNAS STRUKTUR .....	2
1.1 Prioriteringskriteriernas syfte .....	2
1.2 Omfattning .....	2
1.3 Tåglägen .....	2
1.4 Associationer .....	2
1.5 Grundläggande princip .....	2
1.6 Uppgifter i ansökan .....	3
1.7 Kategorisera objekten .....	3
1.8 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna .....	3
1.9 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningsalternativ .....	3
1.10 Prioritera effektivaste lösningsalternativet .....	3
2 UPPGIFTER SOM DIREKT ELLER INDIREKT PÅVERKAR PRIORITERINGEN .....	4
2.1 Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt .....	4
2.2 Typ av information som uppgifter i ansökan innehåller .....	4
2.3 Uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga .....	4
2.4 Uppgifter i ansökan som används vid prioritering .....	5
2.5 Uppgifter som rekommenderas för att få rätt prioritering .....	5
2.6 Uppgifter för tåglägen .....	5
2.7 Uppgifter för associationer mellan tåglägen .....	7
3 PRIORITERINGSKATEGORIERNAS INDELNING .....	9
3.1 Kategorisering av tåglägen och associationer .....	9
3.2 Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter .....	9
3.3 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter .....	10
3.4 Prioriteringskategorier för tåg – tomtransporter .....	11
3.5 Prioriteringskategorier för associationer – anslutningar .....	12
3.6 Prioriteringskategorier för associationer – omlopp .....	12
4 PRIORITERINGSKATEGORIERNAS IDENTIFIERING .....	13
4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier .....	13
4.2 Trafikverket kan överpröva prioriteringskategorier i ansökan .....	13
4.3 Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren .....	13
4.4 Identifiering av prioriteringskategorier vid start av ny trafik .....	14
5 KOSTNADSPARAMETRAR .....	16
5.1 Kostnadsparametrar för tåg .....	16
5.2 Kostnadsparametrar för associationer .....	17
6 BERÄKNING AV SAMHÄLLSEKONOMISKA KOSTNADER .....	18
6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ .....	18
6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader .....	19
6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ .....	19
6.4 Definition av och kostnad för ”Exkluderat tågläge” .....	20
6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen .....	20
6.6 Prioritering genom val av lösning .....	20
6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori .....	21

# 1 Prioriteringskriteriernas struktur

## 1.1 Prioriteringskriteriernas syfte

I järnvägsmarknadslagen (2022:365), 7 kap. 2 §, anges att om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Prioriteringskriterierna är Trafikverkets verktyg för att lösa intressekonflikter som uppstår när kapacitet ska tilldelas för en ny, ett år lång tågplanepreiod. Prioriteringskriterierna tillämpas antingen när en överbelastning har förklarats efter olöst tvist, eller när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningsperioden inleds.

## 1.2 Omfattning

Prioriteringskriterierna använder beräkning av samhällsekonomiska kostnader för två typer av objekt som behandlas i processen för kapacitetstilldelning: tåglägen och associationer.

## 1.3 Tåglägen

Tågläget bär merparten av de kostnader som kan förknippas med en tågtransport. Vissa kostnader hanteras i beräkningsmodellen inte som kostnader på tågläget, utan på objekttypen associationer.

## 1.4 Associationer

Associationer mellan tåglägen är planeringsobjekt vars innehåll endast består av villkor som gäller relationer mellan tåglägen och som ska hjälpa till att hålla reda på kommersiella och produktionstekniska "nätverk". Associationerna beskriver tidsmässiga samband mellan tåglägen som kan hänföras antingen till kommersiella eller produktionstekniska behov. Associationers enda syfte är att styra tåglagens tidsmässiga position med villkor, och de innehåller därför inte klockslag utan tidsskillnader. Associationen bär alla samhällsekonomiska kostnader som påverkas av hur relationer mellan tåg förändras och upprätthålls. Många kostnader som intuitivt skulle kunna ligga på tomtransporter i flöden kommer i beräkningsmodellen i stället att vara kostnader för ej upprätthållna fordonsomlopp.

## 1.5 Grundläggande princip

Den grundläggande principen för Trafikverkets prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan. Detta förutsätter att det finns motstridiga intressen som inte låter sig lösas utan användning av prioriteringskriterierna som argument under samordning eller som grund för den fastställda tågplanen.

Prioriteringskriterierna tillämpas antingen när en överbelastning har förklarats efter olöst tvist, eller när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningsperioden inleds.

Prioriteringskriterierna anger ingen specifik prioritering mellan tåg. Inget tåg är prioriterat före ett annat. Prioriteringskriterierna pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner.

## 1.6 Uppgifter i ansökan

För att beräkningsmodellen ska fungera måste en rad uppgifter från de sökande databehandlas. Detta kräver i sin tur att alla nödvändiga uppgifter anges i samband med ansökan, och för ändamålet finns en e-tjänst för ansökan om kapacitet på Trafikverkets webbplats. För att Trafikverket ska kunna ta in uppgifterna i systemen måste denna e-tjänst användas, så att ansökan blir korrekt behandlad när tågplanen tas fram.

## 1.7 Kategorisera objekten

Alla tåglägen ska delas in i prioriteringskategorier. Indelningen sker med hjälp av ett antal identifieringsvillkor, se avsnitten 3.2–3.4 i denna bilaga. Även associationer har prioriteringskategorier, där indelningen sker med hjälp av identifieringsvillkor, se avsnitt 3.5–3.6.

## 1.8 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna

Varje tågläge eller association som tillhör samma kategori hanteras i prioriteringsberäkningarna på samma sätt och använder samma kostnadsparametrar.

## 1.9 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningalternativ

Trafikverket måste ofta modifiera ansökta tåglägen i syfte att skapa giltiga tåglägen för alla tåg. Varje modifiering medför på olika sätt planeringseffekter som har betydelse för den samhällsekonomiska nyttan. Dessa planeringseffekter mäts och kostnadsberäknas.

## 1.10 Prioritera effektivaste lösningalternativet

Beräkningsmodellen ger svar på vilken lösning som ger den lägsta kostnaden och som därmed ska förordas.

## 2 Uppgifter som direkt eller indirekt påverkar prioriteringen

### 2.1 Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt

Vid ansökan om kapacitet för tåg är det viktigt, och ibland helt avgörande, att alla uppgifter som direkt eller indirekt inverkar på beräkningsmodellen för prioriteringskriterierna är angivna med rätt värde när de behövs.

Genom att den sökande inriktar sig på att främst beskriva sitt behov snarare än en lösning av sitt behov, får Trafikverket ökade möjligheter att samordna olika behov och skapa bättre och effektivare lösningar. Ett exempel på detta är att uppgift om ”senaste acceptabla ankomsttid” och ”tidigaste acceptabla avgångstid” ger Trafikverket bättre förutsättningar för effektiva lösningar än vad motsvarande uppgift om ”önskad ankomsttid” och ”önskad avgångstid” ger.

### 2.2 Typ av information som uppgifter i ansökan innehåller

Beteckn	Typ av info	Beskrivning av vilken information som respektive typ innehåller
Spec	Specifikation	Grundläggande information som i princip inte ska kunna ändras av Trafikverket under processen.
Villk	Villkor	Villkor som utgör den sökandes gränsvärden för acceptans av Trafikverkets förslag. Att ange mer omfattande värden än vad den sökande helst önskar som gräns för acceptans, underlättar allas arbete i framtagandet av fastställd tågplan, med snabbare resultat som följd.
Önsk	Önskemål	Den sökandes önskemål som Trafikverket bör beakta och tillgodose i så stor utsträckning som möjligt.
Dekl	Deklaration	Grundläggande information med uppgifter som lämnas enligt ett regelverk. Om Trafikverket anser det befogat, till exempel om uppgifterna verkar tveksamma, felaktiga eller av annan anledning oklara, kan Trafikverket komma att granska eller överpröva uppgifterna.
Info	Annan information	Övrig information som normalt inte är föremål för dialog/förhandling mellan parterna.

### 2.3 Uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga

Noter	Typ av uppgift	Förklaring
*	Obligatorisk	En asterisk (*) vid en uppgift betyder att uppgiften är <b>obligatorisk</b> . Uppgiften måste därmed <b>alltid</b> anges vid ansökan om kapacitet.
Ej *	Frivillig	En uppgift som saknar en asterisk (*) betyder att uppgiften är <b>frivillig</b> , men Trafikverkets framtagande av tågplan underlättas om uppgiften anges. Den kan därför anges där så är lämpligt, men det är inget krav vid ansökan om kapacitet.

## 2.4 Uppgifter i ansökan som används vid prioritering

Noter	Används till:	Förklaring
+	Prioriteringsberäkningen	Ett upphöjt plustecken (+) vid en uppgift betyder att uppgiften används vid beräkning av den samhällsekonomiska effekt som avgör hur olika alternativ ska prioriteras sinsemellan.  Om en uppgift används i prioriteringsberäkningen (finns +) men samtidigt är frivillig (saknar *), bör konsekvensen av att avstå från att ange denna uppgift noga beaktas. Beräkningen av de sammanlagda samhällsekonomiska kostnaderna kommer givetvis inte kunna innehålla effekten av den frivilliga uppgiften med mindre än att den anges.
0	Planering, tilldelning och indirekt även prioritering	En upphöjd nolla (0) vid en uppgift betyder att uppgiften används i samband med planering, tilldelning och indirekt till prioritering. Den kan även användas vid konfliktlösning, de överväganden som påverkar prioriteringen samt dess resultat.

## 2.5 Uppgifter som rekommenderas för att få rätt prioritering

Noter	Vilka uppgifter med hänsyn till noter som rekommenderas att ange för att få rätt prioritering
**	Obligatorisk, måste anges
*0	Obligatorisk, måste anges
+	Frivillig, men rekommenderas starkt för att tillförsäkra ansökan en korrekt prioritering
0	Frivillig, kan indirekt ha en marginell inverkan på prioriteringen

## 2.6 Uppgifter för tåglägen

Uppgift	Del-uppgift	Info-typer	Beskrivning
Gång-uppgift		Spec	Tåglägets gånguppgifter, består av fem deluppgifter: första dag, sista dag, veckodagar, avvikelsetyp och avvikelседatum.
- " -	Fr.o.m. datum <sup>+</sup> *	Spec	<b>Första dag</b> i önskad trafikperiod.
- " -	T.o.m. datum <sup>+</sup> *	Spec	<b>Sista dag</b> i önskad trafikperiod.
- " -	Veckodagar <sup>**</sup>	Spec	<b>Veckodagar</b> under önskad trafikperiod.
- " -	Även/Ej Datum <sup>+</sup>	Spec	Eventuell avvikelse anges i form av <b>Avvikelse</b> och <b>Avvikelse</b> datum.
Plats		Spec	Platser anges med sin <b>Platssignatur</b> och definierar tåglägets geografiska omfattning.
- " -	Start-plats <sup>**</sup>	Spec	<b>Start-plats</b> betecknas ibland som: <b>Från-plats</b>

Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
Utgåva 2024-10-01

Uppgift	Del-uppgift	Info-typer	Beskrivning
- " -	Slut-plats <sup>**</sup>	Spec	<b>Slut-plats</b> betecknas ibland som: <b>Till-plats</b>
- " -	Trafikut-bytes-plats <sup>0*</sup>	Spec	Platser där trafikutbyte ska ske. Platser med enbart tekniskt uppehåll är inte trafikutbytesplatser och ska inte anges i ansökan. De påverkar inte heller prioriteringen.
Tågläges-tjänst <sup>0*</sup>		Spec	Persontrafik, godstrafik eller tjänstetåg.
Priori-terings-kategori <sup>+</sup> *		Dekl	Prioriteringskategori för tågläge ska väljas enligt den sökandes bedömning baserat på identifieringsvillkoren i avsnitt 3.3, 3.4 och 3.5. Endast kod för de prioriteringskategorier som matchar vald tåglägestjänst kan väljas.
Trafik-aktivitet på trafikut-bytes-plats <sup>0*</sup>		Spec	Med trafikaktiviteter avses alla typer av aktiviteter som är nödvändiga för tåglägets genomförande, men inte aktiviteter som är relaterade till tekniskt uppehåll. Trafikaktiviteter kan vara både kommersiella (till exempel resandeutbyte eller av- eller tillkoppling av godsvagnar) och produktionstekniska (till exempel förarbyte, rastuppställning eller lokbyte). Flera trafikaktiviteter kan väljas för ett enstaka uppehåll men endast de aktiviteter som matchar vald tåglägestjänst.
Uppehålls-tid på trafikut-bytes-plats <sup>0*</sup>		Spec	Uppskattad tidsåtgång (min, sek) för samtliga trafikaktiviteter på trafikutbytesplatser. Ansökt uppehållstid ska endast inrymma tid för ansökta trafikaktiviteter, men <b>inte</b> annan tidsåtgång såsom teknisk tid (till exempel invänta mötande tåg) eller tid för att synkronisera avgång mot anslutning.
Önskad ankomst-tid	Slut-plats <sup>0</sup>	Önsk	Den sökandes önskade ankomsttid till tåglägets slutplats. Tidsuppgiften är frivillig. (På tåglägets slutplats kan avgångstid inte anges.)
- " -	Trafikut-bytes-plats <sup>0</sup>	Önsk	Den sökandes önskade ankomsttid till någon av tåglägets trafikutbytesplatser.
Önskad avgångs-tid	Trafikut-bytes-plats <sup>0</sup>	Önsk	Den sökandes önskade avgångstid från någon av tåglägets trafikutbytesplatser.
- " -	Start-plats <sup>*</sup>	Önsk	Den sökandes önskade avgångstid från tåglägets startplats. Tidsuppgiften är obligatorisk, men om ankomsttiden till slutplats är angiven är uppgiften frivillig. (På tåglägets startplats kan ankomsttid inte anges.)
Preferens-tid <sup>+</sup>		Spec	Den sökande anger någon av de i ansökan angivna önskade ankomsttider eller önskade avgångstider som preferens-tid, lämpligen den tid som anses mest affärskritisk.  I beräkningsmodellen styrs beräkningen av förskjutningstiden av preferens-tiden. Om den sökande inte har angett någon preferens-tid, beräknas i stället förskjutningstiden med hjälp av den önskade tid som på samma plats, tidsmässigt ligger närmast sin motsvarande tilldelade tid. Endast en tid får märkas ut som preferens-tid.
Accep-tanstid	Senaste accept ankom-tid <sup>0</sup>	Villk	Den senaste ankomsttid som den sökande anser sig kunna acceptera. Sådana tider får anges för alla platser, men behövs främst för slutplatsen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
Utgåva 2024-10-01

Uppgift	Del-uppgift	Info-typer	Beskrivning
- " -	Tidigast accept avgångstid <sup>0</sup>	Villk	Den tidigaste avgångstid som den sökande anser sig kunna acceptera. Sådana tider får anges för alla platser, men behövs främst för startplatsen.
Affärskritiskt tidsfönster (endast godståg)	<u>Gods</u> Tidsgräns vid ankomst <sup>+</sup>	Dekl	För bättre styrning av samhällsekonomiska kostnader genom angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik. Den absolut senaste ankomsttid som ett godståg kan ha till slutplatsen (eller till valfri plats med trafikutbyte), där ett överskridande medför att tågets transportuppgift går förlorad. Vid ett överskridande kommer tågläget inte att tilldelas, och i beräkningsmodellen belastas ett sådant alternativ med kostnaden av ett exkluderat tågläge.
Affärskritiskt tidsfönster (endast godståg)	<u>Gods</u> Tidsgräns vid avgång <sup>+</sup>	Dekl	För bättre styrning av samhällsekonomiska kostnader genom angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik. Den absolut tidigaste avgångstid som ett godståg kan ha från startplatsen (eller från valfri plats med trafikutbyte), där ett överskridande medför att tågets transportuppgift går förlorad. Vid ett överskridande kommer tågläget inte att tilldelas, och i beräkningsmodellen belastas ett sådant alternativ med kostnaden av ett exkluderat tågläge.
Max transtid <sup>0</sup>		Villk	<b>Max transtid</b> är en kortform för <b>Längsta acceptabla totaltid</b> . Tiden utgör den längsta totaltid från startplats till slutplats, som den sökande frivilligt kan acceptera. Om något värde för <b>Max transtid</b> inte anges i ansökan kommer i stället ett ersättningsvärde <b>Max transtid</b> att användas vid beräkningar där <b>Max transtid</b> ingår, se nedan.
Max transtid <sup>0</sup>		Villk	<b>Max transtid</b> (" = bis) beräknas enligt följande: <b>Max transtid</b> = tidsskillnaden mellan i ansökan angiven <b>Tidigast acceptabla avgångstid</b> från startplats <sup>1</sup> och <b>Senaste acceptabla ankomsttid</b> till slutplats <sup>2</sup> . 1) Om <b>Acceptanstid avgång</b> inte är angiven, används i stället <b>Önskad avgångstid från startplats</b> . 2) Om <b>Acceptanstid ankomst</b> inte är angiven, används i stället <b>Önskad ankomsttid till slutplats</b> .

## 2.7 Uppgifter för associationer mellan tåglägen

Denna lista innehåller endast ett urval av de uppgifter som kan anges för associationer vid ansökan om tågläge, främst de som har betydelse för prioritering och konfliktlösning.

Förklaring till noterna \* + 0 och infotyp, se avsnitt 2.2–2.5.

Uppgift	Del-uppgift	Info-typer	Beskrivning
Plats*			En association kopplar ihop två tåglägen på en plats som måste vara en trafikutbytesplats. På platsen måste det finnas sådana trafikutbyten som krävs för att aktuell associationstyp (se nedan) ska kunna upprätthållas.
Från-tåg ID*			Kallas ibland <b>Tåg ID från</b> . ID på det tåg som associationen kopplar FRÅN.
Till-tåg ID*			Kallas ibland <b>Tåg ID till</b> . ID på det tåg som associationen kopplar TILL.

Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
 Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
 Utgåva 2024-10-01

Uppgift	Del-uppgift	Info- typ	Beskrivning
Gång-uppgifter		Spec	<p>Associationens giltighet kallas gånguppgifter, vilka anger associationens omfattning i form av de datum den gäller för.</p> <p><b>Om associationens giltighet överensstämmer med de tåg som den kopplar ihop, behöver inga gånguppgifter anges.</b></p> <p>Associationers gånguppgifter specificeras på exakt samma sätt som gånguppgifter för tåglägen och består av fem deluppgifter: första dag, sista dag, veckodagar, avvikelse typ och avvikelsedatum.</p> <p>Gånguppgifterna för de två tåg som associationen kopplar ihop begränsar omfattningen för vilka datum associationen är verksam, eftersom en association aldrig kan ha effekt på ett datum då <b>inte båda</b> de kopplade tågen går (framförs).</p>
- " -	Fr.o.m. datum <sup>+</sup> *	Spec	<b>Första dag</b> i önskad trafikperiod.
- " -	T.o.m. datum <sup>+</sup> *	Spec	<b>Sista dag</b> i önskad trafikperiod.
- " -	Veckodagar <sup>**</sup>	Spec	<b>Veckodagar</b> under önskad trafikperiod.
- " -	Även/Ej Datum <sup>+</sup>	Spec	Eventuell avvikelse anges i form av <b>Avvikelse typ</b> och <b>Avvikelsedatum</b> .
Varaktighet		Info	<p>Varaktigheten utgörs av tiden mellan de två tåg som associationen knyter samman.</p> <p><b>Varaktighet</b> = tiden mellan från-tågets ankomst och till-tågets avgång. En associations varaktighet är en nyckel till om den kan fungera som avsett eller ej.</p> <p>Associationstid = varaktighet. Beteckningen associationstid finns ibland i samma betydelse som varaktighet (för association).</p>
- " -	Kortaste möjliga varaktighet <sup>**</sup>	Villk	Den kortaste varaktighet (förklaring, se ovan) som är möjlig, baserat på den sökandes bedömning av de förutsättningar som rent praktiskt finns för varje enskild association. Om denna tidslängd <b>underskrids</b> , kommer associationen inte att fungera och den "bryts", vilket medför att en samhällsekonomisk kostnad enligt tabell 4.2 inkluderas vid beräkningen enligt beräkningsmodellen.
- " -	Längsta acceptabla varaktighet <sup>0</sup>	Villk	Den längsta varaktighet (förklaring, se ovan) som den sökande anser sig kunna acceptera för att undvika dåliga kommersiella lösningar eller höga produktionskostnader som gäller för varje enskild association.
Prioriteringskategori <sup>+</sup> *		Dekl	Prioriteringskategori för association ska väljas enligt den sökandes bedömning, baserat på identifieringsvillkoren i avsnitt 3.6 och 3.7. Endast kod för de prioriteringskategorier får väljas som matchar de tåglägestjänster som valts för de två tåglägen som associationen kopplar ihop.



Uppgift	Del-uppgift	Info-typer	Beskrivning
Associationstyp <sup>+</sup>		Dekl	Uppgiften behöver <b>inte anges</b> vid ansökan eftersom den direkt kommer att härledas ur associationens prioriteringskategori. Det finns för närvarande tre typer av associationer: - Anslutning godstransport - Anslutning persontransport - Fordonsomlopp

### 3 Prioriteringskategoriernas indelning

#### 3.1 Kategorisering av tåglägen och associationer

Tåg och associationer har delats in i förutbestämda kategorier för att möjliggöra en praktisk hantering av beräkningen av samhällsekonomiska kostnader för alternativa lösningar av konflikter. Var och en av dessa kategorier – prioriteringskategorier – är avsedd att representera alla tågindivider som klassificerats i samma kategori. Till varje kategori kopplas kostnadsparametrar som används vid kostnadsberäkningarna. Prioriteringskategorier finns för tåglägen och associationer.

#### 3.2 Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori. Varje villkor är kopplat till en specifik identifieringsnyckel.

Prioriteringskategorier för tåg - godstransporter

Prioriterings-kategori		Identifierings-nyckel	Identifieringsvillkor							Typ av trafik, beskrivning	Exempel	
			Trafikkoncept: <b>Snabb*</b> framfart	Tidskritisk logistik	Kundavtal snabb transport	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Godsmängd (vikt)	Förädlingsgrad			Tågkonfiguration
Gods-snabb	GS	GS1	4	5	-	5	-	3	5	-	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg
		GS2	4	-	5	5	-	3	-	-	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg
		GS3	4	-	5	4	-	3	-	Kombitåg	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat
Gods-övernatt	GT	GT1	2	5	-	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT2	2	4	4	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT3	2	-	4	-	-	3	-	Kombitåg	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard

Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
 Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
 Utgåva 2024-10-01

Prioriteringskategori		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor								Typ av trafik, beskrivning	Exempel
			Trafikkoncept: Snabb* framfart	Tidskritisk logistik	Kundavtal snabb transport	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Godsmängd (vikt)	Förädlingsgrad	Tågkonfiguration		
		GT4	-	-	5	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat
Godsregularitet	GR	GR1	-	4	-	4	-	3	4	Systemtåg	Transporter av industriprodukter med logistikkedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
		GR2	-	4	-	4	-	4	-	Systemtåg	Transporter av produkter där transporten är integrerad med den industriella processen där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
Godsnätverk	GN	GN1	-	-	4	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard
Godsflexibilitet	GF	GF1	-	-	-	-	4	3	-	Systemtåg	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet
		GF2	-	-	-	-	-	3	-	Systemtåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF3	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF4	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat
Ospecc.	GO	GO1	-	-	-	-	-	-	-	Ospecificerat godståg	Spec.saknas	

Teckenförklaring till tabellen:

5	Mycket hög(t)	2	Låg(t)	* Fordon och uppehållsmönster ska underlätta kort körtid
4	Hög(t)	1	Mycket låg(t)	
3	Medium	0	Ingen(t)	
		-	Inga särskilda krav	

### 3.3 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
			Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala resande	Trafikkoncept: Snabb* framfart		
Storpendel	SP	SP1	≥ 700	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, högsta möjliga beläggning	Stockholms pendeltåg, högtrafik
Regio-Pendel	RP	RP1	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Storstäders pendeltåg, högtrafik
		RP2	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Mycket tunga regionala relationer, högtrafik
Regio-max	RX	RX1	≥ 200	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, hög beläggning	Tunga regionala relationer

Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
Utgåva 2024-10-01

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
			Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala resande	Trafikkoncept: <b>Snabb*</b> framfart		
Namn	Kod					<b>OBS!</b> <i>Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd.</i>		
		RX2	≥ 75	≥ 75 %	-	Krav	Hög andel tidskänsliga, hög/medelhög beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, dock ej lågtrafik
Regio-standard	RS	RS1	≥ 75	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, medelhög beläggning	Medelviktiga regionala tåg, högtrafik
		RS2	≥ 25	≥ 25 %	-	Krav	Frekvent regional trafik, medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, lågtrafik
Regio-låg	RL	RL1	≥ 25	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, låg beläggning	Lätta regionala tåg, högtrafik
		RL2	≥ 75	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, medelhög beläggning	Medeltunga regionala tåg
		RL3	≥ 25	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik
Regio-mini	RI	RI1	≥ 0	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, mycket låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik
Fjärr-express	FX	FX1	≥ 200	≥ 75 %	-	Krav	Hög andel tidskänsliga resande, hög beläggning, snabb framfart	Affärståg, högtrafik
Fjärr-standard	FS	FS1	≥ 75	≥ 25 %	-	-	Medelhög andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Trafikstarka interregionala tåg, högtrafik
Fjärr-låg	FL	FL1	≥ 25	≥ 25 %	-	-	Medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg, dock ej lågtrafik
		FL2	≥ 75	-	-	-	Låg andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Nattåg
Fjärr-mini	FI	FI1	≥ 0	-	-	-	Mycket låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg lågtrafik
		FI2	≥ 0	-	-	-	Utfärd med tåg där resan i sig är målet	Utfärdståg utan transportuppgift
Ospecificerat	PO	PO1	-	-	-	-	Ospecificerat persontåg (fjärr eller regio)	-

Teckenförklaring till tabellen

-	Inga särskilda krav

*	Fordon och uppehållsmönster ska underlätta kort körtid. Upphållsmönstret ska innehålla påtagligt färre uppehåll än för annan trafik i samma relation
---	--

3.4 Prioriteringskategorier för tåg – tomtransporter

Prioriteringskategorier	Kod	Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor	Typ av trafik, Förflyttning av:	Exempel på tåg
			Förflyttningstyp		
Tomtransport	TT	TT1	Lok + vagnar	Lok + vagnar	Ingen transport av resande/gods
		TT2	Motorvagnar	Motorvagnar	
Ensam lok	EL	EL1	Godstågslök	Lok utan vagnar	
		EL2	Persontågslök	Lok utan vagnar	

### 3.5 Prioriteringskategorier för associationer – anslutningar

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori.

Prioriteringskategori			Identifieringsnyckel	Trafiktyp	Identifieringsvillkor	
Namn		Kod			Antal resande	Berörda gods-vagnars vagnvikt
Anslutning gods-transport	max	AGX	AGX1	Godstrafik	-	≥ 750 bruttoton
	hög	AGH	AGH1		-	≥ 450 bruttoton
	standard	AGS	AGS1		-	≥ 300 bruttoton
	låg	AGL	AGL1		-	≥ 150 bruttoton
	mini	AGI	AGI1		-	≥ 0 bruttoton
Anslutning person-transport	max	APX	APX1	Persontrafik	≥ 125	-
	hög	APH	APH1		≥ 75	-
	standard	APS	APS1		≥ 50	-
	låg	APL	APL1		≥ 20	-
	mini	API	API1		≥ 0	-

### 3.6 Prioriteringskategorier för associationer – omlopp

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori.

Prioriteringskategori			Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor	
Namn		Kod		Dimensionerande* omloppsvändning	Tågsammansättning
Fordons-omlopp	hög	FOH	FOH1	X	Lok + personvagnar
			FOH2	X	Lok + godsvagnar
			FOH3	X	Större motorvagnar
			FOH4	X	Medelstora motorvagnar
	standard	FOS	FOS1	X	Personvagnar utan dragfordon
			FOS2	X	Godsvagnar utan dragfordon
	låg	FOL	FOL1	X	Ensam lok
			FOL2	X	Mindre motorvagnar

#### Teckenförklaring till tabellen

*	Med dimensionerande omloppsvändning avses endast den situation, att inget annat likvärdigt fordon finns tillgängligt på den plats omloppsvändningen äger rum, som kan användas som utbyte mot det som finns i omloppet.  Större motorvagnar > 350 sittplatser Medelstora motorvagnar 150-350 sittplatser Mindre motorvagnar < 150 sittplatser
---	---

## 4 Prioriteringskategoriernas identifiering

### 4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

För att avgöra vilken prioriteringskategori varje tågläge ska tillhöra, ska den sökande själv deklarerat sin bedömning. Bedömningen ska vara objektiv och sanningsenlig och utgå från de identifieringsvillkor som finns i avsnitten 4.3–4.6 i denna bilaga och matchas mot tåglägets egenskaper som ska vara baserade på erfarenheter av sedan tidigare etablerad trafik.

Bedömningen innebär att den sökande kontrollerar om tågläget (eller associationen) uppfyller samtliga identifieringsvillkor som anges för den prioriteringskategori som antas vara den korrekta. Om inte alla villkor uppfylls ska en annan prioriteringskategori väljas.

I många fall finns mer än en uppsättning villkor som leder till samma prioriteringskategori. Varje sådan uppsättning visas på en egen rad och har en unik identifieringsnyckel. Varje nyckel innehåller en möjlig uppsättning av krav som måste uppfyllas för att kategorin ska gälla. Samtliga villkor på samma rad (identifieringsnyckel) måste vara uppfyllda, men det räcker att en av raderna (en identifieringsnyckel) är uppfylld för att kategorin ska gälla. I ansökan anges inte identifieringsnycklarna, utan endast den prioriteringskategori som den pekar till. För den sökande kan det dock vara lämpligt att spara uppgifter om gjorda bedömningar, eftersom det kan underlätta en eventuell prövning av uppgifterna.

Prioriteringskategori ska väljas individuellt för varje enskilt tågläge. Det är inte tillåtet att ange samma prioriteringskategori för ett helt trafiksystem, baserat på värderingen av ett enda av de ingående tågen. Att således ta uppgifter om ett enskilt tåg och använda det som en sorts kollektiv prioriteringskategori för en hel grupp av tåg tillsammans får inte förekomma. Varje enskilt tågläge ska uppfylla villkoren för att prioriteringskategorin ska gälla. Det kan däremot förekomma variationer över året, på delsträckor med mera. Det kräver en viss hänsyn, se nedan.

### 4.2 Trafikverket kan överpröva prioriteringskategorier i ansökan

Den sökande ska följa de identifieringsvillkor som anges, och får inte efter eget godtycke deklarerat prioriteringskategori för sina tåg. Trafikverket kommer att granska de inlämnade uppgifterna, och om det finns tveksamheter kan Trafikverket överpröva uppgifterna. I ett sådant fall kan Trafikverket komma att begära en verifiering av uppgifterna, för att säkerställa att rätt prioriteringskategori sätts för ett tågläge. Om den sökande inte tillmötesgår en sådan begäran, kan Trafikverket bestämma prioriteringskategori utifrån tillgängliga uppgifter.

### 4.3 Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren

För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel tidskänsliga resande med mera). Dessa variationer kan gälla tiden (vissa dagar, perioder) eller vissa sträckor. Ett tåg kan normalt bara tillhöra en unik prioriteringskategori för att kunna hanteras rationellt i processen för kapacitetstilldelning. Det innebär att någon typ av medelvärde på egenskaperna får representera tåget, även om variationer förekommer över

tid och utmed tågets färdväg. Huvudregeln är att om den valda prioriteringskategorins identifieringsvillkor uppfylls (eller överträffas) på minst 40 procent av tågets sträcka och minst 40 procent av tågets antal gångdagar, får den prioriteringskategorin tillämpas på tågets hela sträcka och alla perioder/dagar.

#### 4.4 Identifiering av prioriteringskategorier vid start av ny trafik

När ett ansökt tågläge avser ny trafik som inte motsvaras av redan etablerad trafik, gäller särskilda regler för identifiering av prioriteringskategorier under de första åren av sådan trafik. Normalt gäller att identifieringsvillkoren ska matchas mot egenskaper i tågläget som ska baseras på erfarenheter av sedan tidigare etablerad trafik. I detta fall får tåglägets egenskaper även baseras på den förväntade framtida trafik som bedöms kunna uppnås efter en tid.

##### 4.4.1 Definitioner

###### 4.4.1.1 Ny trafik

I huvudsak motsatsen till etablerad trafik.

Tåglägen där det i huvudsak saknas erfarenheter från etablerad trafik och där det därmed inte finns egenskaper att matcha mot identifieringsvillkoren.

###### 4.4.1.2 Prioriteringskategori etablerad

Prioriteringskategorier där identifieringsvillkoren har matchats mot egenskaper som baseras på erfarenheter av etablerad trafik.

Om Prioriteringskategori etablerad ska användas, trots att etablerad trafik saknas, måste prioriteringskategori etablerad vara antingen ospecificerat persontåg eller ospecificerat godståg.

###### 4.4.1.3 Prioriteringskategori nystart

Prioriteringskategorier där identifieringsvillkoren har matchats mot egenskaper som baseras på uppskattningar av förväntade framtida värden som bedöms bli uppnådda när den nystartade trafiken är fullt ut etablerad.

##### 4.4.2 Identifiering av rätt kategori

Vid identifiering av prioriteringskategorier ska ett ansökt tågläges värden\* (till exempel transportvolym) eller andra egenskaper\* matchas mot de identifieringsvillkor som står i tabellerna i avsnitt 4.3–4.6.

\*) Det är innehållet i dessa värden och egenskaper som skiljer sig mellan ”etablerad” respektive ”nystart”.

Om den sökande vill åberopa användning av prioriteringskategori nystart, ska den sökande ange vilka tåglägen som därmed anses utgöra Ny trafik.

Trafikverket kommer att granska att tåglägen angivna som Ny trafik uppfyller definitionen i punkt 1, och kan underkänna den sökandes uppgift.

För att utvärdera rimligheten i de uppskattningar som gjorts enligt punkt 3 kan Trafikverket komma att överpröva de prioriteringskategorier nystart som anges i ansökan. Trafikverket kan då komma att kräva redovisning av de antaganden som uppskattningar, enligt föregående stycke, bygger på.

#### 4.4.3 Omfattning av prioriteringskategori nystart

Tabellen visar omfattningen, det vill säga under hur lång tid och med vilken andel som prioriteringskategori nystart får återopas vid ansökan om tågläge som utgör ny trafik.

Observera att År 1, År 2 och så vidare syftar på det första respektive andra trafikåret med nystartad trafik.

Vid ansökan till År 2 finns som mest 4 månader av utförd trafik.

Vid ansökan till År 3 finns som mest 4+12 månader av utförd trafik.

Typ av prioriteringskategori	Löpande tid från startdagen av ny trafik			
	År 1	År 2	År 3	År 4 och framåt
Prioriteringskategori etablerad (andel)	0 %	0 %	100 %	100 %
Prioriteringskategori nystart (andel)	100 %	100 %	0 %	0 %

Dagar och år räknas från tåglägets trafikstart och är inte kopplat till tågplaneskiftet.  
År 1 avser tiden från dag 1 (tåglägets trafikstart) till dag 365.  
År 2 avser tiden från dag 366 till dag 730.  
År 3 och så vidare.

Figur 4.1 Omfattning av prioriteringskategori nystart

##### 4.4.1.4 Inverkan på kostnadsparametrarna vid beräkning

Inom ett enskilt år beräknas för varje tågläge den totala effektkostnaden genom att den totala effektkostnaden för prioriteringskategorierna etablerad respektive nystart beräknas genom att dessa viktas utifrån de andelar uttryckta i procent som anges i figur 4.1.

Det innebär att beräkningen i praktiken görs som om det vore två olika tåglägen med varsin prioriteringskategori och olika uppsättningar kostnadsparametrar, där sedan de olika resultaten viktas ihop.

##### 4.4.1.5 Att återopa Ny trafik/prioriteringskategori nystart

Att återopa möjligheten att använda prioriteringskategori nystart i stället för Prioriteringskategori etablerad är helt frivilligt, och en sökande kan alltid avstå från detta.

Att återopa användning av prioriteringskategori nystart kan som längst göras under den tid som framgår av tabellen i figur 4.1. När den tiden har löpt ut kan dessa villkor inte återopas. Trafikverket kan dock medge undantag efter begäran från den sökande, men endast om det finns extraordinära omständigheter som leder till att den sökande inte kunnat utföra trafiken i den omfattning som varit avsikten, och därför ännu inte till fullo kunnat utvärdera utfallet. Ett villkor är att avvikelsen beror på faktorer som ligger utanför den sökandes kontroll och som inte är av ekonomisk art.

## 5 Kostnadsparametrar

Nedanstående tabeller visar de kostnadsparametrar som används för kategoriserade objekt (tåg och associationer) vid beräkning av samhällsekonomisk kostnad i modellen.

### 5.1 Kostnadsparametrar för tåg

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per tåg för respektive prioriteringskategori.

Prioriteringskategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg				Parametrar för exkludering av tågläge		
	Transporttid	Transportavstånd	Förskjutningstid	Exkluderat tågläge	Nyttogräns för tågläge	Korr-faktor bastid	Gångtids-mall
Kod	Kr/min	Kr/km	Kr/min	Kr/km	%	%	Kod
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>I</b>	<b>J</b>	<b>K</b>	<b>L</b>
GS	360	27	207	-	15	2	GB201211
GT	343	30	186	-	25	2	GR401410
GN	287	33	138	-	35	2	GR401409
GR	231	27	109	-	35	2	GB200710
GF	134	27	37	-	45	2	GR401410
GO	101	20	27	-	50	2	60 km/h
SP	1449	88	1018	-	15	20	PX600616
RP	913	88	615	-	15	15	PX600616
RX	671	87	275	-	15	15	PX410020
RS	358	48	171	-	20	12	PX610016
RL	237	30	126	-	30	12	PX510018



Järnvägsnätsbeskrivning 2026  
 Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier  
 Utgåva 2024-10-01

RI	82	26	13	-	40	12	PY310014
FX	1016	74	567	-	20	6	PX2-2000
FS	677	72	383	-	25	8	PR600616
FL	377	65	164	-	35	8	PR600416
FI	160	33	41	-	45	8	PX620018
PO	61	19	10	-	50	8	PR600616
TT	107	46	0	-	100	0	PR600616
EL	62	15	0	-	100	0	ellok120

Tabell 5.1

## 5.2 Kostnadsparametrar för associationer

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per association för respektive prioriteringskategori.

Prioriterings- kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter	
	Tidsåtgång	Bruten association
Kod	Kr/min	Kr/association
<b>K</b>	<b>L</b>	<b>M</b>
APX	839	71 748
APH	395	33 764
APS	247	21 102
APL	138	11 817
API	39	3 376
AGX	161	123 677
AGH	97	74 206
AGS	60	46 379
AGL	36	27 827
AGI	12	9 276
FOH	-	52 850
FOS	-	28 008
FOL	-	12 671

Tabell 5.2

## 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

### 6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ

Grunden för prioriteringskriterierna är att olika lösningar på intressekonflikter jämförs. Lösningarna ska alltid vara möjliga att genomföra i enlighet med reglerna för konfliktlösning av tåglägen. Det innebär att en jämförelselösning inte får innehålla olösta följd effekter av konflikter. För tåglägen kallas sådana utformningar giltiga tåglägen. Ett lösningsalternativ måste enbart bestå av giltiga tåglägen, för att kunna ingå i ett jämförelsealternativ.

#### **Giltiga tåglägen**

För att ett tågläge ska kunna godkännas som giltigt, och därmed ingå i en samhällsekonomisk analys där planeringseffekter mäts och kostnadsberäknas, måste följande vara korrekt applicerat på tåglägets tidsangivelser:

1. förutsättningar i form av utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, publicerade kapacitetsplaner och andra planeringsförutsättningar som är publicerade i järnvägsnätsbeskrivningen.

2. tidsförbrukning under färd (gångtid)

Tidsförbrukningen tas fram med hjälp av de ban- och fordonstekniska förhållanden som påverkar tågrörelsers gångtider. Fordons gångtidsprestanda är representerade av så kallade gångtidsmallar. Gångtidsmallarnas antal och definition kan variera mellan tågplaner.

3. tidsförbrukning vid uppehåll

Nödvändig tid för trafikutbyte vid ett tågs uppehåll kan variera. Normalt sett finns en minsta möjliga tid som ett trafikutbyte kan genomföras på, så att tidsåtgången blir realistisk. Tills vidare används de tidsvärden som branschen av hävd använt, men en reglerad information om minimitider för trafikutbyten kan komma att inkluderas i järnvägsnätsbeskrivningen.

4. anpassning av tåglägen för leveransprecision

För att skapa tåglägen som kan levereras med avsedd punktlighet krävs oftast en anpassning, i huvudsak av två skäl:

- a. Tågläget ska kunna levereras i enlighet med de punktlighetskrav som gäller.
- b. Tågläget ska kunna levereras med hänsyn till alla omkringliggande tåglägen i tågplanen (tåglägen ska således vara ömsesidigt giltiga).

Dessa omständigheter medför att tåglägen i olika avseenden måste innehålla tidsmarginaler internt inom tåget och externt mellan tågen.

Tåglägen som uppfyller ovanstående krav är giltiga i den meningen att Trafikverket kan åta sig att leverera tågläget. Kraven är därför fundamentala för tåglägen som kan ingå i jämförelserna.

Tåglägen i en inlämnad ansökan behöver inte uppfylla kravet på att vara giltiga, utan kravet gäller endast för de förslag till tåglägen som ska kunna utgöra en del i en möjlig konfliktlösning där prioriteringskriterier ska kunna användas.

## 6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader

För alla tåglägen och associationer som ingår i en avgränsad grupp (se avsnitt 6.3) ska totalkostnader per dag beräknas utifrån nedanstående effektkostnader.

Effektkostnad	Beskrivning av beräkning (fet bokstav, se nedan)
Tågs transportavståndskostnad	= Transportavstånd {km} x <b>C</b> {kr/km}
Tågs transporttidskostnad	= Total transporttid {min} x <b>B</b> {kr/min}
Tågs förskjutningskostnad	= Förskjutningstid {min} x <b>D</b> {kr/min}
Kostnad för "Exkluderat tågläge"	= (Transporttid {exkludering} x <b>B</b> ) + (Transportavstånd x <b>C</b> ) Där Transporttid {exkludering} = Grundgångtid {direkt}* x (100+ <b>K</b> ) x (100+ <b>J</b> )
Kostnad för "Godståg utom tidsgräns"	= Kostnad för "Exkluderat tågläge"
Kostnad för en associations tidsåtgång	= Tidsåtgång {min} x <b>L</b> {kr/min}
Kostnad för en bruten association	= <b>M</b> {kr/association}
<b>Totalkostnad</b>	= Summering av alla ovanstående beräkningsposter för alla i planen ingående dagar.

Tabell 6.1

**Fet bokstav** = Kolumnrubrikens bokstav i tabellerna 5.1 och 5.2. I beräkningen ska värdet i kolumnen användas för aktuell kategori

\*) Grundgångtid {direkt} avser gångtid för ett tåg vars egenskaper motsvarar den gångtidsmall som anges i tabell 5.1, kolumn L, framfört utan uppehåll mellan dess start- och slutplats. Grundgångtid generellt innehåller aldrig några tillägg för kvalitet och trängsel.

## 6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ

### **Avgränsning och bildande av konfliktlösningssgrupp för kostnadsberäkning**

Om en beräkning enligt modellen för prioriteringskriterierna ska utföras för en viss intressekonflikt måste beräkningsområdet först avgränsas geografiskt. Avgränsningen bestämmer hur långt ut i järnvägsnätet som sekundära intressekonflikter ska lösas upp. Ur avgränsningen kan entydigt härledas vilka enskilda tåglägen och associationer som blir berörda och som därför tillsammans utgör den konfliktlösningssgrupp för vilken beräkningar ska utföras.

### **Samhällsekonomisk kostnad för ett enskilt lösningsalternativ**

Den samhällsekonomiska kostnaden för ett enskilt lösningsalternativ utgörs av summan av effektkostnaderna för vart och ett av samtliga tåglägen och associationer som ingår i konfliktlösningssgruppen.

### **Jämförelse mellan olika lösningsalternativ**

För att avgöra vilken lösning på en intressekonflikt som prioriteringskriterierna pekar ut som mest samhällsekonomisk, måste alternativa lösningar på konflikten skapas. Alla lösningsalternativ som tagits fram för en specifik intressekonflikt och som ska bli föremål för ömsesidig jämförelse, inkluderar alla effektkostnader som tillhör konfliktlösningssgruppen.

## **6.4 Definition av och kostnad för "Exkluderat tågläge"**

Med exkluderat tågläge avses ett ansökt tågläge som, i strid med den sökandes önskan, på grund av kapacitetsbrist inte tilldelas kapacitet.

Kostnaden för ett ansökt tågläge de dagar det inte kan tilldelas (på grund av trängsel) kallas "Kostnad för Exkluderat tågläge". Denna effektkostnad uppstår även när antalet ansökta tåglägen överstiger sträckans kapacitet. Kostnaden ska utgöra ungefär samma värde som när tåget blir maximalt fördröjt innan det förlorar sitt kommersiella värde. Den maximala fördröjningen har satts till en storlek lika med ett procenttal, i kostnadsparametrarna kallat "Nyttogräns" (%), multiplicerat med tågets bastid, det vill säga den transporttid som tåget har (inklusive ansökta uppehåll utom det första och sista) utan att råka ut för trängsel.

För att harmonisera kostnaden vid variationer i transporttid för samma sträcka används grundgångtiden utan uppehåll med en förutbestämd gångtidsmall. Denna tid omvandlas till bastid genom en korrigeringsfaktor.

## **6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen**

Den beräkningsmodell som ligger till grund för prioriteringskriterierna är en förenkling av verkligheten. I många fall kan avvikelserna mellan modell och verklighet bli stora. Det ligger i modellens natur att fungera så, och parterna måste i viss mån tolerera sådana effekter för att tågplanen ska kunna tas fram inom en acceptabel tidsrymd.

I fall där sådana avvikelser blir avsevärda, kan den sökande i undantagsfall lägga fram information för att påvisa att modellens kraftiga schablonisering av verkligheten orsakat stora avvikelser. Trafikverket kan då, efter särskild prövning av inkomna uppgifter, korrigera beräkningarna med manuella korrigeringar av de värden som modellen bygger på.

## **6.6 Prioritering genom val av lösning**

För att avgöra en intressekonflikt ska det lösningsalternativ som enligt den beskrivna beräkningsmodellen ger den lägsta kostnaden väljas före det eller de alternativ som ger en högre kostnad.

## 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori

I de fall överbelastningar inte kan lösas med prioriteringskriterierna måste en lösning hittas genom att tillämpa prioriteringsmodellen med situationsspecifik information. För dessa situationer kommer Trafikverket att begära in information från berörda sökande för att beräkna tåglägesspecifika kostnadsparametrar för de kategorier som berörs. Detta kommer, av tidsbesparande skäl, att ske redan då sökande begär tvistlösning.

För att inlämnad information ska kunna användas måste den vara i nedan beskrivet format, för att göra det möjligt att korrigera modellens beräkningar och vara relevant ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Informationen måste även kompletteras med lämpligt verifieringsunderlag, såsom statistik eller annan likvärdig information, för att värden ska kunna korrigeras. Trafikverket kommer att granska underlagen och bedöma trovärdigheten. Trafikverket kan komma att underkänna sådana som inte förefaller rimliga eller trovärdiga.

Den information som kan bli aktuell att begära vid dessa tillfällen redovisas i tabeller nedan.

### Persontrafik

Parametrar	Enhet	Förklaring/verifiering
Antal platser på tåget	Antal	Antal sittplatser för det sökta tågläget
Genomsnittligt resande på tåget	Antal	Genomsnittligt resande för det sökta tågläget (statistik eller liknande)
Andel tjänsteresenärer	Andel i %	Procentuell andel av genomsnittligt resande för det sökta tågläget (statistik eller liknande). Tjänsteresenär definieras som en resenär som har resan betald av arbetsgivaren. Detta ska kunna verifieras.

Tabell 6.2

### Godstrafik

Parametrar	Enhet	Förklaring/verifiering
Last	Ton	Volym nettoton last på tåget i genomsnitt för det sökta tågläget

Tabell 6.3

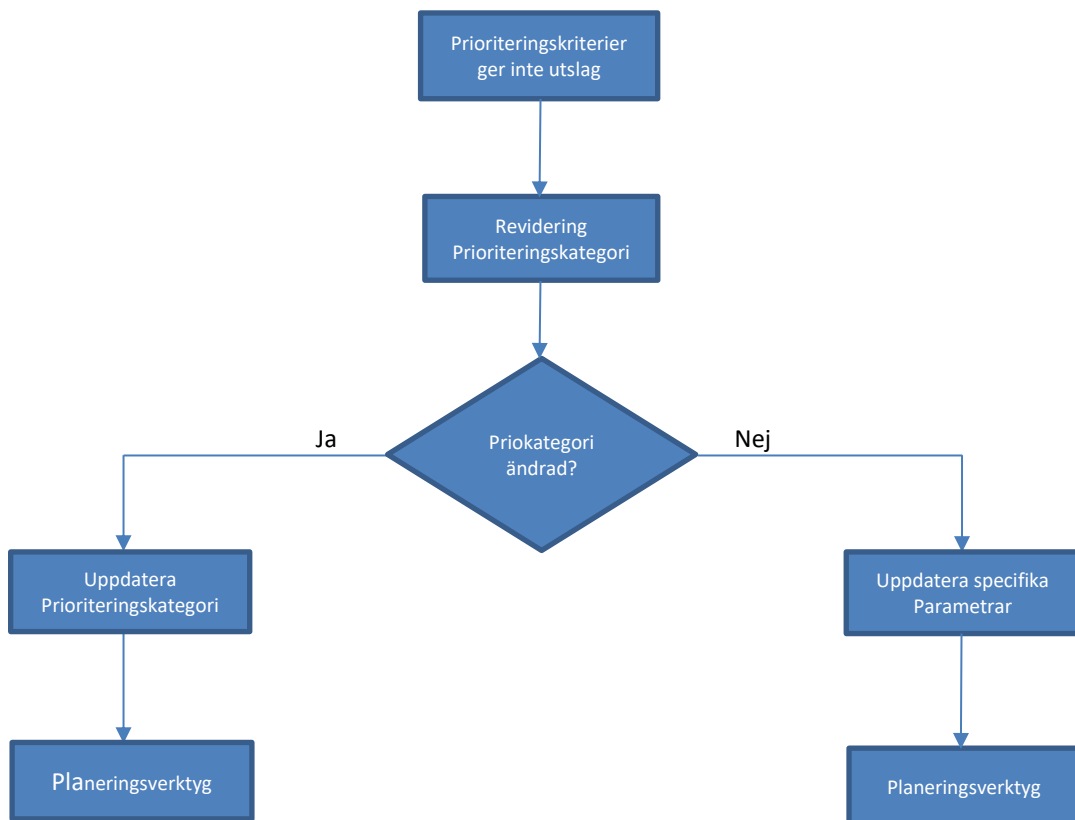
Den information som lämnas ska baseras på samma förutsättning som gäller för att identifiera villkoren för att ange rätt prioriteringskategori. Se bilaga 4B, avsnitt 4.3. Prioriteringskategoriernas kostnader bygger på ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn), se [Trafikverkets webbplats](#).

### Tillämpning av inlämnad information

Innan särskiljning med tåglägesspecifika kostnadsparametrar tillämpas kommer Trafikverket att pröva om de tåg som är inblandade i konflikten uppfyller den tågkategori som de hade i ansökan. Om prövningen visar att ansökan av tågläge gjorts med fel

tågkategori, kommer den rätta tågkategorin att användas vid ny tillämpning av prioriteringskategorier. Om ingen av ansökningarnas tågkategorier ändras, kommer i stället särskiljning att göras med tågspecifika kostnadsparametrar.

Informationen som lämnats av de sökande används för att beräkna tågspecifika kostnadsparametrar i stället för de schablonvärden som redovisas i avsnitt 5.1. Dessa parametrar används sedan i planeringsverktyget för att beräkna samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativen.



### **Ny trafik**

Om helt ny trafik ingår i de alternativ som prövats med prioriteringskriterierna, se definition bilaga 4B avsnitt 4.4, och som det saknas förutsättningar för att inkomma med situationsspecifika uppgifter för, används de schablonvärden som gäller för den kategori som sökande angett i sin ansökan.