

Innehåll

Uppdateringar

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden. För att se innehållet i respektive avvikelsemeddelande se [Järnvägsnätsbeskrivning 2026 - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se), där varje avvikelsemeddelande finns presenterat med sammanfattning av innehållet och länk till Trafikverkets beslut.

Uppdatering	Datum
JNB 2026 samrådsutgåva	2024-10-01

FÖRTECKNING ÖVER DE BILAGOR SOM INGÅR I JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNINGEN	VII
FÖRKORTNINGAR OCH DEFINITIONER	IX
FÖRKORTNINGAR	IX
DEFINITIONER.....	IX
LAGAR, FÖRORDNINGAR OCH FÖRARBETEN	XII
1. ALLMÄN INFORMATION	1
1.1 INLEDNING	1
1.2 SYFTET MED JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNINGEN	1
1.3 RÄTTSLIG GRUND	1
1.3.1 Rättslig status.....	1
1.3.2 Juridisk status och ansvar	2
1.3.2.1 Allmänna anmärkningar	2
1.3.3 Prövning	2
1.4 STRUKTUR	2
1.5 GILTIGHETSTID, AVVIKELSER OCH PUBLICERING.....	3
1.5.1 Giltighetstid.....	3
1.5.2 Avvikelser	3
1.5.3 Publicering	3
1.6 KONTAKTER	3
1.7 SAMARBETE MELLAN EUROPEISKA INFRASTRUKTURFÖRVALTARE	4
1.7.1 Godskorridorer.....	4
1.7.1.1 Corridor One-Stop Shop	4
1.7.2 RailNetEurope	4
1.7.2.1 Nationell One-Stop Shop	4
2. INFRASTRUKTUR	6
2.1 INLEDNING	6
2.2 JÄRNVÄGSNÄTETS OMFATTNING	6
2.2.1 Gränser	6
2.2.2 Anslutande järnvägsnät	6
2.3 BESKRIVNING AV INFRASTRUKTUREN	7
2.3.1 Spårtyper	7
2.3.2 Spårvidd	7
2.3.3 Trafikplatser	7
2.3.4 Referensprofil	7
2.3.5 Banans bärförmåga	10
2.3.6 Lutningar	10
2.3.7 Största tillåtna hastighet	10
2.3.8 Maximal tåglängd.....	10
2.3.9 Kraftförsörjning.....	11

2.3.10	Signalsystem	11
2.3.11	Trafikeringsystem	11
2.3.12	Kommunikationssystem	11
2.3.13	Tågskyddssystem	11
2.3.13.1	ATC	11
2.3.13.2	ETCS	12
2.3.14	Andra tekniska anläggningar	13
2.4	TRAFIKRESTRIKTIONER	13
2.4.1	Särskild infrastruktur	14
2.4.1.1	Sträckor reserverade för persontrafik	14
2.4.1.2	Sträcka reserverad för pendeltågstrafik	15
2.4.1.3	Sträcka reserverad för godstrafik	16
2.4.1.4	Sträckor med särskilda förutsättningar	16
2.4.2	Miljörestriktioner	18
2.4.3	Farligt gods	18
2.4.4	Tunnelrestriktioner	19
2.4.5	Brorestriktioner	19
2.5	INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET	19
2.6	PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN	20
3.	VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING	21
3.1	INLEDNING	21
3.2	ALLMÄNNA KRAV FÖR TILLTRÄDE TILL TJÄNSTER	21
3.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge	21
3.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	21
3.2.3	Tillstånd	22
3.2.3.1	Omrövning och återkallelse av tillstånd	22
3.2.3.2	Säkerhetsstyrningssystem	22
3.2.4	Gemensamt säkerhetsintyg	22
3.2.5	Försäkring	23
3.3	AVTAL FÖR ANVÄNDANDE AV TRAFIKVERKETS TJÄNSTER	23
3.3.1	Ramavtal	23
3.3.2	Trafikeringsavtal med järnvägsföretag	23
3.3.3	Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag	24
3.3.4	Allmänna avtalsvillkor	24
3.4	SÄRSKILDA TILLTRÄDESKRAV	25
3.4.1	Godkännandeprocess för fordon	25
3.4.1.1	Kommunikationssystem GSM-R	25
3.4.2	Behörighetskrav för operativ personal	26
3.4.3	Specialtransporter	26
3.4.4	Farligt gods	26
3.4.5	Provkörning	27
3.5	KRAV PÅ ETCS-UTRUSTNING	27
3.5.1	Krav på ERTMS-kryptonycklar	27
4.	TILDELNING AV KAPACITET	28
4.1	INLEDNING	28
4.2	GENERELL PROCESSBESKRIVNING	28
4.2.1	Kapacitetsförutsättningar	28
4.2.1.1	Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen	28
4.2.1.2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	28
4.2.1.3	Trångsektorsplaner	29
4.2.1.4	Behov av tjänst på trafikplatser	29
4.2.1.5	Vägledande principer vid intrassekonflikter på trafikplatser	30
4.2.2	Ansökan om kapacitet	31
4.2.2.1	Ansökan om internationell kapacitet för tågläge	31
4.2.2.2	Ansökan om nationell kapacitet för tågläge och kapacitet för övriga tjänster	31
4.2.3	Återtagande av ansökan	32
4.2.4	Förslag till tågplan	32
4.2.4.1	Sökandes yttranden över förslag till tågplan	32
4.3	KAPACITETSTILDELNING VID TILLFÄLLIGA KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR	33
4.3.1	Tillfälliga kapacitetsbegränsningar	33
4.3.2	Tidpunkter och information till sökande	34

4.3.3	Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar	34
4.3.4	Kapacitetsplaner	35
4.3.4.1	Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan	35
4.3.4.2	Aktuella kapacitetsplaner	36
4.3.5	Övriga tillfälliga kapacitetsbegränsningars påverkan på tilldelningsprocessen	37
4.4	RAMAVTALENS PÅVERKAN PÅ TILLDELNINGSPROCESSEN	37
4.5	TILLDELNINGSPROCESS	37
4.5.1	Tåglägesansökan för årlig tågplan.....	39
4.5.2	Kompletterande ansökan för årlig tågplan	39
4.5.3	Ad hoc-ansökan	39
4.5.3.1	Prioriterad handläggning vid oplanerad ad hoc-ansökan.....	40
4.5.3.2	Erbjudande	40
4.5.4	Samordningsprocess	41
4.5.5	Tvistlösning	41
4.5.6	Fastställd tågplan	41
4.5.7	Kompletterad fastställd tågplan.....	42
4.6	ÖVERBELASTAD INFRASTRUKTUR	42
4.6.1	Tilldelning av kapacitet efter överbelastning	42
4.6.2	Kapacitetsanalys	42
4.6.3	Kapacitetsförstärkningsplan	43
4.7	SPECIALTRANSPORTER OCH FARLIGT GODS	43
4.8	REGLER EFTER TILLDELNINGSPROCESSEN	43
4.8.1	Regler för sökandes ändringar av tågläge	43
4.8.1.1	Erbjudande.....	44
4.8.2	Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge	44
4.8.2.1	Revision av tågplan	44
4.8.2.2	Oacceptabla risker.....	45
4.8.3	Regler för tilldelad kapacitet som inte används.....	45
4.8.4	Regler för avbokning.....	45
4.9	OMBEARBETNING AV NATIONELL OCH INTERNATIONELL KAPACITETSTILLDELNINGSPROCESS (TR)	45
4.10	KAPACITETSTILLDELNING I GODSKORRIDORER.....	46
5.	TÅGLÄGESTJÄNSTER OCH AVGIFTER	47
5.1	INLEDNING	47
5.2	AVGIFTSPRINCIPER.....	47
5.2.1	Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar	48
5.2.2	Avgift för passage av Öresundsbron	48
5.2.3	Avgiftsprinciper för bokningsavgift	48
5.2.4	Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift	49
5.2.5	Avgiftsprinciper för tjänster	49
5.2.6	Reduktion av avgifter för viss trafik	49
5.2.7	Avgiftsprinciper för arbetsfordon	49
5.2.8	Emissioner.....	50
5.2.9	Moms	50
5.2.10	Priser för internationella tåglägen	50
5.3	MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER SAMT AVGIFTER	50
5.3.1	Tågläge för godstrafik	51
5.3.2	Tågläge för tjänstetåg	52
5.3.3	Tågläge för persontrafik.....	52
5.3.4	Trafikinformation	52
5.3.4.1	Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer	52
5.3.4.2	Trafikinformation till resenärer.....	52
5.3.5	Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	54
5.3.6	Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	56
5.3.6.1	Spåravgift	56
5.3.6.2	Tåglägesavgift.....	56
5.3.6.3	Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen.....	56
5.4	TILLÄGGSTJÄNSTER OCH AVGIFTER	56
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström.....	56
5.4.1.1	Avgift, tillhandahållande av drivmotorström	57
5.4.2	Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport.....	58

5.4.2.1	Transportvillkor	59
5.4.2.2	Transporttillstånd	60
5.4.2.3	Kodifierad transport	61
5.4.2.4	Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter	61
5.5	EXTRA TJÄNSTER OCH AVGIFTER	61
5.5.1	Telekommunikationsnät	61
5.5.1.1	Avgifter, GSM-R	62
5.5.2	Teknisk kontroll av fordon	62
5.5.2.1	Avgift, tillgång till utökad detektorinformation	62
5.5.3	Provkörning	62
5.5.3.1	Avgift, villkor för provkörning av fordon	63
5.6	ANDRA AVGIFTSINCITAMENT	63
5.6.1	Bokningsavgift	63
5.7	VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER	64
5.7.1	Allmänna principer	64
5.7.2	Kvalitetsavgift för merförörseningar	65
5.7.3	Kvalitetsavgift för inställda tåg	65
5.7.4	Rapportering av avvikelser	66
5.7.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	66
5.7.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	67
5.7.6.1	Merförörseningar	67
5.7.6.2	Inställda tåg	69
5.7.6.3	Tvistlösning	69
5.8	FÖRÄNDRINGAR AV AVGIFTER	70
5.9	FAKTURERING OCH BETALNING	70
6.	OPERATIV DRIFT	72
6.1	INLEDNING	72
6.2	REGLER VID OPERATIV DRIFT	72
6.2.1	Föreskrifter om elsäkerhet	72
6.2.2	Information före och under trafikutövning	72
6.2.2.1	Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning	72
6.2.2.2	Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning	72
6.2.3	Övriga regler	72
6.2.3.1	Körordersystemet	72
6.2.3.2	Operativ tåginformation	73
6.2.3.3	Operativt språk	74
6.3	OPERATIVA ÅTGÄRDER	74
6.3.1	Principer	74
6.3.1.1	Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon	74
6.3.1.2	Bärgning	74
6.3.2	Operativa regler	75
6.3.2.1	Manövrering av signalställverket på Ånge godsbangård	75
6.3.2.2	Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel	75
6.3.3	Störningar	76
6.3.3.1	Störningsplaner	76
6.3.3.2	Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner	76
6.3.3.3	Röjnings- och nödsituationer	77
6.3.3.4	Röjning vid/med skadad strömavtagare	77
6.3.3.5	Olyckshantering	77
6.3.3.6	Krissituationer	77
6.4	SYSTEM FÖR TÅGLÄGESINFORMATION OCH ÖVERVAKNING	77
6.4.1	Teknisk kontroll av fordon	77
6.4.2	Tåglägesinformation för internationella tåg	78
7.	ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER	79
7.1	INLEDNING	79
7.2	ÖVERSIKT AV ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER	79
7.3	ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER SOM FÖRVALTAS AV TRAFIKVERKET	80
7.3.1	Gemensamma bestämmelser	80
7.3.2	Stationer för passagerare	80
7.3.2.1	Allmän information	80
7.3.2.2	Tjänster	80

7.3.2.3	Beskrivning av anläggning	81
7.3.2.4	Avgifter.....	81
7.3.2.5	Villkor för tillträde	81
7.3.2.6	Tilldelning av tjänst	81
7.3.3	Godsterminaler	81
7.3.3.1	Allmän information	81
7.3.3.2	Tjänster	82
7.3.3.3	Beskrivning av anläggning	83
7.3.3.4	Avgifter.....	83
7.3.3.5	Villkor för tillträde	83
7.3.3.6	Tilldelning av tjänst	83
7.3.4	Rangerbangårdar och tåg bildningsmöjligheter	84
7.3.4.1	Allmän information	84
7.3.4.2	Tjänster	84
7.3.4.3	Beskrivning av anläggning	85
7.3.4.4	Avgifter.....	86
7.3.4.5	Villkor för tillträde	86
7.3.4.6	Tilldelning av tjänst	86
7.3.5	Spår för uppställning	87
7.3.5.1	Allmän information	87
7.3.5.2	Tjänster	87
7.3.5.3	Beskrivning av anläggning	87
7.3.5.4	Avgifter.....	87
7.3.5.5	Villkor för tillträde	88
7.3.5.6	Tilldelning av tjänst	88
7.3.6	Underhållsanläggningar	88
7.3.7	Andra tekniska anläggningar.....	88
7.3.7.1	Allmän information	88
7.3.7.2	Tjänster	89
7.3.7.3	Beskrivning av anläggning	89
7.3.7.4	Avgifter.....	89
7.3.7.5	Villkor för tillträde	89
7.3.7.6	Tilldelning av tjänst	89
7.3.8	Havs- och inlandshamnsanläggningar	89
7.3.9	Undsättningshjälpmedel	89
7.3.9.1	Allmän information	89
7.3.9.2	Tjänster	90
7.3.9.3	Beskrivning av anläggning	90
7.3.9.4	Avgifter.....	90
7.3.9.5	Villkor för tillträde	90
7.3.9.6	Tilldelning av tjänst	90
7.3.10	Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle	91
7.3.11	Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon	91
7.3.11.1	Allmän information	91
7.3.11.2	Tjänster	91
7.3.11.3	Beskrivning av anläggning	91
7.3.11.4	Avgifter.....	91
7.3.11.5	Villkor för tillträde	92
7.3.11.6	Tilldelning av tjänst	92
8.	TRAFIKVERKETS ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR	93
8.1	TRAFIKERINGSAVTAL.....	93
8.2	ALLMÄNT.....	93
8.3	PARTERNAS PRESTATIONER	93
8.3.1	Trafikverkets leverans.....	93
8.3.2	Avtalspartens användning.....	94
8.3.3	Bärgningsresurs före användning	94
8.3.4	Betalning för tjänst	94
8.3.5	Miljöansvar	94
8.4	AVVIKELSER FRÅN AVTAL	95
8.4.1	Boknings- och kvalitetsavgift vid avvikelse	95
8.5	AVHJÄLPANDE AV AVVIKELSER	95
8.5.1	I samverkan och i dialog.....	95

8.5.2	Informera vid avvikelser och fel.....	95
8.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik.....	96
8.5.4	Inställelsetid.....	96
8.5.5	Vid olycka.....	96
8.5.6	Resurser vid röjning.....	96
8.5.7	Ersättning vid röjning.....	97
8.6	ERSÄTTNINGANSVAR.....	97
8.6.1	Allmänt.....	97
8.6.2	Vållande till skada.....	97
8.6.3	Medvållande till skada.....	98
8.6.4	Ersättningsbelopp.....	98
8.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man.....	98
8.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift.....	99
8.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning.....	99
8.6.8	Underlag för skadeutredning.....	99
8.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning.....	99
8.6.10	Påvisande av vårdslöshet.....	100
8.6.11	Orsak till skada.....	100
8.7	BEFRIELSEGRUNDER.....	100
8.7.1	Informera om befrielsegrund.....	100
8.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	100
8.8	AVTALETS GILTIGHET.....	100
8.8.1	Trafikeringsavtal.....	100
8.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott.....	100
8.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd.....	101
8.9	TVIST.....	101
8.9.1	Samrådsorgan i första hand.....	101
8.10	VISSA INTERNATIONELLA TRANSPORTER.....	101
8.10.1	Regler enligt COTIF.....	101
8.11	ANSVAR FÖR EKONOMISK SKADA.....	101

Förteckning över de bilagor som ingår i järnvägsnätsbeskrivningen

Bilaga 1 A – Kontakter

Bilaga 1 B – Avgifter för tjänster

Bilaga 2 A – Möteslängder och plattformar

Bilaga 2 B – Banstandarddata

Bilaga 2 C – STH per sträcka

Bilaga 2 D – Lutningar per stråk

Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan

Bilaga 3 A – Styrande dokument

Bilaga 4 A – Bevakning av trafikplatser

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

Bilaga 4 C – Trafikkalender

Bilaga 4 D – Konstruktionsförutsättningar

- Bilaga 4 E – Trångsektorsplaner
- Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
- Bilaga 5 B – Orsakskoder
- Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad
- Bilaga 6 A – Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång
- Bilaga 6 B – Rutiner vid evakuering och röjning
- Bilaga 6 C – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde
- Bilaga 7 A – Tillgängliga spår för uppställning
- Bilaga 8 A – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud
- Bilaga 8 B – Hantering vid skadereglering

Förkortningar och definitioner

Förkortningar

COTIF: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

ERTMS: European Rail Traffic Management System

ETCS: European Train Control System

EU: Europeiska unionen

GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway

NJDB: Nationell järnvägsdatabas

OSS: One-Stop Shop

RNE: RailNetEurope

STAX: största tillåtna axellast

STH: största tillåtna hastighet

STVM: största tillåtna vikt per meter

TAF/TAP- TSI: EU-förordningarna Telematic Applications for Freight (TAF TSI) och Telematic Applications for Passenger services (TAP TSI), som syftar till att harmonisera kommunikationen mellan aktörer i järnvägsbranschen i Europa.

TDOK: Trafikverksdokument

TTJ: Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg

TSD: tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Definitioner

Följande definitioner används i detta dokument och nedan anges källhänvisningar.

- I) Trafikverksbegrepp
- II) Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ modul 1), Trafikverkets TDOK 2015:0309
- III) Direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet)
- IV) Järnvägsmarknadslag (2022:365)
- V) Svensk översättning av termer från RNE Glossary of Terms

Avtalat tågläge^{D)}: Ett tilldelat tågläge som är fastställt i ett avtal.

Avtalskund^{D)}: De som köper rätt att köra på järnväg och leverera tjänster åt resenärer och godstransportköpare.

Avvikelsemeddelande^{D)}: Meddelande från Trafikverket om ändring eller komplettering av information i järnvägsnätsbeskrivningen.

Bruttotonkilometer: Tågets bruttovikt multiplicerat med sträckan tåget kört i kilometer.

Bärgning^{D)}: Åtgärder efter avslutad röjning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.

Driftperiod^{D)}: Vardag efter en annan vardag startar driftperioden kl. 00:00 och pågår fram till kl. 24:00 samma dygn. Dag som inte är vardag startar driftperioden kl. 00:00 och pågår fram till 24:00 nästkommande vardag. Vardag är veckodag som inte är lördag, söndag, helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton.

Driftplats^{II)}: Ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

Färdplan^{D)}: Specifik produktionslösning av ett tågläge, det vill säga hur ett tågläge är tänkt att produceras.

Godsterminal: Anläggning för omlastning av gods från ett trafikslag till ett annat.

Infrastrukturkapacitet^{III)}: Möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.

Intermodal enhet: Enhet som kan framföras med fler än ett transportsätt. Kan bestå av containrar, växelflak och trailrar.

Järnvägssystem: Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Kapacitetsplan^{D)}: Plan som beskriver den möjliga trafikeringen på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. De sökande ska följa kapacitetsplanen när de ansöker om kapacitet.

Kodifierad bana^{D)}: Bana uppbyggd av linjer och driftplatser som är kodifierade. En bana kodifieras utifrån kodifieringsklassen för den last som får framföras utan restriktion.

Kodifierad transport^{D)}: Transport som är intermodal och som kräver dels att banan där transporten framförs är kodifierad enligt beslutade nivåer, dels att aktuella enheter är kodifierade enligt IRS 50596-6 (tidigare UIC 596-6). Om den planerade sträckan har samma kodifieringsklass som lasten eller högre, kan kodifierad transport genomföras.

Kvalitetsavgift^{D)}: Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Körplan^{II)}: Plan som anger tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra nödvändiga uppgifter.

Merförsening^{D)}: Försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets järnvägsnät.

Orsakskod^{D)}: Kod som beskriver orsak till avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Fastställd tågplan^{D)}: Tilldelad kapacitet för ansökningar inkomna senast vid sista dag för ansökan om tågläge och tjänster till tågplan.

Produktionsplan^{D)}: Sammanställning av alla planerade tjänster och kapaciteter och hur de planeras att produceras. Planen finns både som en preliminär version och en publicerad eller fastställd version.

Resande^{II)}: Personer som medföljer fordonssättet vid en tågfärd, spärrfärd eller växling, utom den tjänstgörande personalen.

Räddning: Åtgärder av samhällets räddningstjänst i enlighet med lagen om skydd mot olyckor (2003:778).

Röjning^{D)}: Åtgärder vid haveri, olycka eller avslutad räddning i syfte att undanröja hinder för att få spår trafikerbart.

Specialtransport^{D)}: Transport som avviker från de krav eller förutsättningar som anges i kapitel 2 men som får genomföras enligt villkor som beslutas av Trafikverket.

Spärrfärd^{II)}: Trafikverksamhet för rörelser med spårfordon i valfri riktning på en avspärrad bevakningssträcka. I spärrfärden ingår också spärrfärdssättets utfart från och infart till angränsande driftplatser.

Största tillåtna axellast (STAX): Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret, uttryckt i enheten ton.

Största tillåtna vagnvikt per meter (STVM): Fordonets vikt dividerat med fordonets längd, uttryckt i ton per meter.

Sökande^{IV)}: Ett järnvägsföretag eller annan fysisk eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.

Tilldelat tågläge^{D)}: Tågläge som reserveras för en transportuppgift i tågplanen.

Tillfällig kapacitetsbegränsning: Planerad tillfällig begränsning av järnvägslinjers kapacitet på grund av infrastrukturarbeten. Begränsningen innebär avstängda spår eller begränsningar av hastighet, axellast, tåglängder, dragkraft eller fria rummet under en begränsad tidsperiod.

Tillträdestjänster^{D)}: Tjänster som ingår antingen i tjänstekategorin minimipaketet av tillträdestjänster (tåglägen) eller i tjänstekategorin grundläggande tjänster.

Trafikeringsavtal^{D)}: Avtal mellan Trafikverket och ett järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik avseende villkor för nyttjande av de tåglägen som tilldelats eller kan komma att tilldelas efter ad hoc-ansökan på Trafikverkets järnvägsnät

Trafikverkets järnvägsnät^{D)}: Den järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som tillhör staten och förvaltas av Trafikverket.

Trafikorganisations: Fysiska eller juridiska personer som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet men som inte själva avser att utföra ansökt järnvägstrafik.

Trafikoperatör: Det järnvägsföretag som utför järnvägstrafik för en trafikorganisations.

Trafikplats^{II)}: Gemensam term för driftplats, driftplatsdel, linjeplats, hållplats och hållställe. Varje trafikplats har ett fastställt namn som anges i linjeboken.

Transportör^D: Det järnvägsföretag med vilket resenären eller avsändaren har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.

Transportvillkor^D: De särskilda villkor som gäller för framförande av specialtransport.

Transporttillstånd^D: Tillstånd att få genomföra specialtransport med omfattande villkor.

Tågbildningsplats^D: Det övergripande begreppet för de platser där tåg bildas, oavsett om det är gods- eller persontrafik. Det finns två typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar och övriga bangårdar.

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar^D: Tillfällig kapacitetsbegränsning som har aviserats i järnvägsnätsbeskrivningen och som är en planeringsförutsättning.

Termer som används internationellt finns i ordboken RNE Glossary of Terms på RNE:s webbplats www.rne.eu.

Lagar, förordningar och förarbeten

Här följer en lista över nationella lagar, förordningar och förarbeten samt EU-förordningar och EU-direktiv som detta dokument refererar till. För att nå samtliga rättsakter hänvisas till riksdagen.se och eur-lex.europa.eu:

- kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (text av betydelse för EES)
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (text av betydelse för EES)
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (text av betydelse för EES)
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (text av betydelse för EES)
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 av den 4 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797
- kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftkompatibilitet avseende delsystemet Drift och

trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU

- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (text av betydelse för EES)
- lag (2015:338) om internationell järnvägstrafik
- enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV, bihang A till COTIF)
- enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM, bihang B till COTIF)
- enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bihang E till COTIF)
- förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket
- järnvägsmarknadslag (2022:365)
- järnvägstekniklag (2022:366)
- järnvägssäkerhetslag (2022:367)
- lag (2022:368) om nationella järnvägssystem
- järnvägsmarknadsförordning (2022:416)
- järnvägssäkerhetsförordning (2022:418)
- offentlighets- och sekretesslag (2009:400)
- lag om kollektivtrafikresenärens rättigheter (2015:953)
- lag (2006:263) om transport av farligt gods
- förordning (2006:311) om transport av farligt gods
- lag om behörighet för lokförare (2011:725)
- förordning om behörighet för lokförare (2011:728)
- ellag (1997:857)
- miljöbalk (1998:808)
- Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster (TSFS 2022:32)
- Transportstyrelsens föreskrifter om övriga säkerhetsbestämmelser för rörelser med järnvägsfordon och för arbeten i järnvägsinfrastrukturen (TSFS 2019:51).

1. Allmän information

1.1 Inledning

Trafikverket är en statlig myndighet under Sveriges regering. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, som ansvarar för järnvägsfrågor.

Enligt förordning med instruktion för Trafikverket ska verket vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten. Trafikverket ansvarar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen och för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Järnvägsmarknadslagen (2022:365) och järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) anger bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag.

Vid upprättande av järnvägsnätsbeskrivning, tilldelning av kapacitet, uttag av avgifter med mera tillämpar Trafikverket den lagstiftning som gäller generellt för infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägen, och utövar därigenom tillsyn över Trafikverkets infrastrukturförvaltning.

1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

Den som avser att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar ska få nödvändig information om förutsättningarna genom järnvägsnätsbeskrivningen.

Beskrivningen presenterar de tjänster Trafikverket erbjuder, med information om var de finns tillgängliga, hur tilldelning av tjänsterna går till, vilka avgifter som gäller och de villkor som gäller för att få tillgång till tjänsterna.

1.3 Rättslig grund

1.3.1 Rättslig status

En mängd EU-rättsliga bestämmelser för järnvägsverksamhet har införts i Sverige genom järnvägsmarknadslagen (2022:365). Enligt denna lag ska en infrastrukturförvaltare bland annat upprätta och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning (eng. "network statement"). Detta dokument utgör Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Svensk och internationell järnvägsverksamhet styrs inte bara av nationell lagstiftning, utan också av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Exempelvis regleras tidsplanen för tilldelningsprocessen av en EU-förordning.

Bestämmelser på internationell och nationell nivå finns på riksdagen.se, eurlex.europa.eu och transportstyrelsen.se.

1.3.2 Juridisk status och ansvar

Järnvägsnätsbeskrivningen ingår som del i trafikeringsavtalet och reglerar avtalsförhållandet mellan parterna i ingångna avtal.

Trafikverket ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen enligt vad som följer av lag.

1.3.2.1 Allmänna anmärkningar

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller.

Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet. Hur en sådan anmälan görs beskrivs på <https://bransch.trafikverket.se/jnb>. På webbsidan – gå vidare till rubriken *Trafikverkets kontaktregister för inbjudan till samråd av JNB*, som finns i kolumnen till höger.

1.3.3 Prövning

I sin egenskap av tillsynsmyndighet kan Transportstyrelsen pröva om Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

1.4 Struktur

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer en struktur som är gemensam för den europeiska järnvägsorganisationen RailNetEurope, så att sökande ska hitta samma information på samma ställe i infrastrukturförvaltarens dokument i olika länder.

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer den struktur som antagits av de europeiska infrastrukturförvaltare som tillhör RailNetEuropeNE (se 1.7.2).

Järnvägsnätsbeskrivningen är uppbyggd i 8 kapitel med tillhörande bilagor:

- Kapitel 1 ger allmän information om järnvägsnätsbeskrivningen och kontakter.
- Kapitel 2 beskriver järnvägsnätets tekniska och funktionella egenskaper.
- Kapitel 3 beskriver juridiska krav och åtkomstförfarande till järnvägsnätet.
- Kapitel 4 anger förfarandet för tilldelning av tåglägen.
- Kapitel 5 beskriver tåglägestjänster, avgifter och järnvägsnätets tekniska och funktionella egenskaper där tjänsterna tillhandahålls.
- Kapitel 6 innehåller regler om operativ drift.
- Kapitel 7 beskriver anläggningar för tjänster utöver tjänsten tågläge.
- Kapitel 8 innehåller allmänna avtalsvillkor.

1.5 Giltighetstid, avvikelser och publicering

1.5.1 Giltighetstid

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen utgör förutsättningar för Tågplan 2026:

- från och med den 14 december 2025 klockan 00.00
- till och med den 12 december 2026 klockan 23.59.

1.5.2 Avvikelse

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning måste ändras, ska samråd ske i god tid. Det gäller dock inte om avvikelsen beror på akuta säkerhetsskäl eller ändring i lag eller annan bindande internationell eller nationell författning. Det kan noteras att det vid utarbetande av denna järnvägsnätsbeskrivning pågår förhandlingar i EU om ett förslag till ny EU-förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Om en sådan antas blir den direkt gällande i samtliga EU:s medlemsländer vilket kan komma att föranleda ändringar av innehållet i denna järnvägsnätsbeskrivning. Om avvikelsen inte är belastande för någon sökande meddelas den utan samråd. Den som önskar delta i samråd om ändring av järnvägsnätsbeskrivningen får inbjudan till detta genom att registrera sig i Trafikverkets register för järnvägsnätsbeskrivningen, på <https://bransch.trafikverket.se/jnb>. Inbjudan skickas ungefär en vecka innan samrådsperioden startar. För större avvikelser genomförs risk- och konsekvensanalyser. Avvikelsemeddelanden inarbetas regelbundet i järnvägsnätsbeskrivningen och publiceras på Trafikverkets webbplats.

Bilaga 1 A, Kontakter, uppdateras löpande utan att något avvikelsemeddelande utfärdas.

1.5.3 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddelanden, publiceras på Trafikverkets webbplats <https://bransch.trafikverket.se/jnb>. De styrande dokument om säkerhet som finns på denna webbplats publiceras i den version som ingår i de allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningens bilagor till kapitel 3.

Järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på både svenska och engelska. Vid olikheter mellan den svenska och den engelska versionen, är det den svenska texten som gäller.

Trafikverket publicerar även järnvägsnätsbeskrivningen på RailNetEurope Network and Corridor Information Portal, där även andra europeiska infrastrukturförvaltare publicerar sin järnvägsnätsbeskrivning, nci-online.rne.eu.

På Trafikverkets webbplats publiceras även järnvägsnätsbeskrivningar som upprättats av övriga svenska infrastrukturförvaltare som önskar sådan publicering. Trafikverket ansvarar inte för sakinnehållet i dessa beskrivningar.

Trafikverket tillhandahåller en samlingsplats över sådana leverantörer av tjänster relaterade till transport på järnväg som ska upprätta en anläggningsbeskrivning. Sammanställningen ligger på trafikverket.se och innehåller länkar till de tjänsteleverantörer som levererat uppgifter till Trafikverket.

1.6 Kontakter

Se bilaga 1 A, Kontakter.

1.7 Samarbete mellan europeiska infrastrukturförvaltare

1.7.1 Godskorridorer

Enligt EU-förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik har en godskorridor etablerats från Stockholm/Oslo via Malmö–Trelleborg/Peberholm, Hamburg och Innsbruck till Palermo i Italien, kallad Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Förutsättningarna för att trafikera godskorridoren beskrivs i ett årligen uppdaterat Corridor Information Document (CID).

För mer information: www.scanmedfreight.eu

1.7.1.1 Corridor One-Stop Shop

Varje godskorridor har en egen Corridor One Stop Shop (C-OSS) som ansvarar för tilldelning av korridorens förplanerade gränsöverskridande tåglägen. Observera att det är skillnad mellan ScanMed RFC Corridor One-Stop shop (C-OSS) och nationell One Stop Shop (OSS) som avses i avsnitt 1.7.2.1.

För gränsöverskridande trafik i korridoren erbjuder C-OSS:

- förplanerade tåglägen (PaPs)
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar
- information om korridoren.

1.7.2 RailNetEurope

RailNetEurope (RNE) är en organisation som består av en majoritet av de europeiska infrastrukturförvaltarna och kapacitetsfördelarna, för främjande av internationell järnvägstrafik. RNE är en icke vinstdrivande organisation vars mål är att underlätta för internationell trafik på det europeiska järnvägsnätet.

RNE:s uppgift är att förenkla, harmonisera och optimera den internationella järnvägsprocessen, bland annat när det gäller kapacitetsplanering, trafikledning och försäljning samt uppföljning såsom övervakning och rapportering.

Mer information finns på [RNE:s webbplats \(rne.eu\)](http://rne.eu).

1.7.2.1 Nationell One-Stop Shop

One-Stop Shop (OSS) fungerar som ett nätverk med kundkontaktpunkter i respektive land. Den som ansöker om internationell kapacitet behöver enbart kontakta en av dessa OSS, genom en ansökan via Path Coordination System. Om ansökan gäller förplanerade tåglägen inom ScanMed RFC, adresseras ansökan direkt till C-OSS.

Den OSS som kontaktas samarbetar tätt med berörda infrastrukturförvaltare och

- erbjuder den sökande stöd och information för infrastrukturförvaltarnas hela produkt- och servicekedja
- erbjuder information för att den sökande ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE

- tillhandahåller tågtrafikerbjudanden för hela den internationella resan; ansökan och koordinering med övriga infrastrukturförvaltare görs via RNE:s verktyg Path Coordination System.

En förteckning över OSS kontaktpersoner finns på www.rne.eu/organisation/oss-c-oss.

Trafikverkets OSS kan nås via e-post: oss@trafikverket.se. Se även bilaga 1 A.

2. Infrastruktur

2.1 Inledning

Detta kapitel beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2026, och hänvisar till ansökningsprocessen för kapacitetstilldelning för respektive tjänst.

Det finns översiktlig teknisk information i form av kartor finns i järnvägsnätsbeskrivningens karttjänst, nedan kallad karttjänsten. Länk till karttjänsten finns i anslutning till aktuell järnvägsnätsbeskrivning. Karttjänsten visar inte inkopplingsdatum för ny anläggning. Observera att anläggning som tas i bruk eller avvecklas under året alltså kan visas i karttjänsten som gällande för hela året. Vid motstridiga uppgifter i karttjänsten och i järnvägsnätsbeskrivningen har informationen i järnvägsnätsbeskrivningen företräde.

Informationen i bilaga 2 A och 7 A hämtas ur Trafikverkets infrastrukturregister. Flikarna i bilagorna speglar innehållet i infrastrukturregistret vid det datum som framgår av aktuell flik. Förändringar som genomförs efter angivet datum redovisas i fliken *Kommande ändringar* i respektive bilaga.

För vissa sträckor anges driftplatsens namn inom parentes. Den aktuella informationen gäller då bara fram till driftplatsens gräns.

2.2 Järnvägsnätets omfattning

2.2.1 Gränser

I karttjänsten visas Trafikverkets järnvägsnät inklusive de gränspunkter där järnvägsnätet gränsar till andra länder.

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+573: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Haparanda, km 86+671: Finland, förvaltare Trafikledsverket/Väylävirasto
- Storlien, gränsen, km 751+825: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Charlottenberg, gränsen, km 438+820: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Kornsjö, gränsen, km 63+575: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Lernacken, km 281+810: Öresundsbron/Danmark, förvaltare Øresundsbro Konsortiet.

2.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

- Inlandsbanan (förvaltas av Inlandsbanan AB)
- Öresundsbron (förvaltas av Øresundsbro Konsortiet)
- Arlandabanan (förvaltas av A-train AB).

Det finns flera mindre järnvägsnät som ansluter till Trafikverkets järnvägsnät – kommunala spår, industrispår, museijärnvägar, hamnspår, gods- och kombiterminaler och annan privat järnväg inom Sverige – vilka inte beskrivs i järnvägsnätsbeskrivningen. I [nationell](#)

[järnvägsdatabas](#), som finns på Trafikverkets webbplats, kan man få en samlad bild av Sveriges järnvägar och hur de ansluter till varandra.

2.3 Beskrivning av infrastrukturen

Beskrivningen av järnvägsnätet presenteras, på en övergripande nivå, med hjälp av karttjänsten. Grunddata presenteras också i bilaga 2 B. En översikt över anläggningens nuvarande utformning går också att få på [NJDB på webb](#) som finns på Trafikverkets webbplats. Information om järnvägsanläggningen kan även laddas ner från [Lastkajen](#) som också finns på Trafikverkets webbplats.

För mer information om stråk- och bandelsindelningen hänvisas till TDOK 2015:0096 *Stråk- och bandelsindelning*. I NJDB på webb på Trafikverkets webbplats kan man se hur järnvägsnätet är indelat i bandelar och stråk.

2.3.1 Spårtyper

Spårtyper anges som enkelspår, dubbelspår, flerspår eller spår under byggnation och framgår på en övergripande nivå av karttjänsten.

2.3.2 Spårvidd

Nominell spårvidd på Trafikverkets järnvägsnät är 1 435 mm. I Haparanda har spåren 21–26 spårvidd 1 524 mm. Inom driftplats Västervik finns anslutningsspår vid hållställe Jenny från smalspårsbanan mot Verkeback. Spårvidden är 891 mm och spåret löper cirka 4 km som ett så kallat treskenspår utmed normalhuvudspåret.

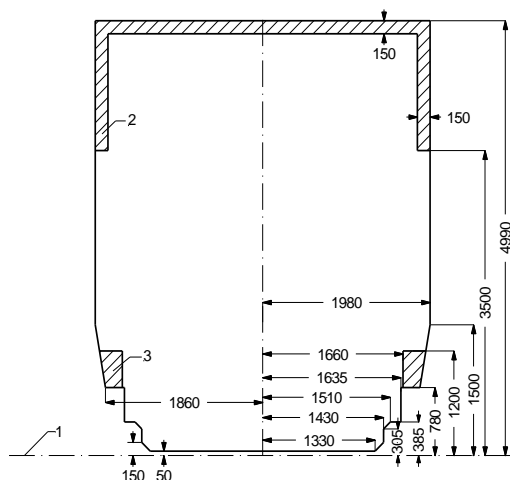
2.3.3 Trafikplatser

Detaljerad information om större trafikplatser finns i [underlag till linjeboken](#), avdelning E, Trafikplatsinstruktioner, som finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Här redovisas också eventuella lokala trafikeringsvillkor för trafikplatser samt enklare spårskisser. Trafikplatserna är sökbara i karttjänsten, där också avstånden mellan dem kan mätas. Möteslängder per trafikplats redovisas i bilaga 2 A.

2.3.4 Referensprofil

Referensprofil är det utrymme i sid- och höjddled inom vilken last och fordon ska rymmas. Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonstorlek, se vidare Bilaga 7 i *TRVINFRA-00398 v. 1.0 Banutformning* som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för den dynamiska beräkningsmetoden med Dynamisk referensprofil SEa eller den statiska beräkningsmetoden med Statisk referensprofil A. På bandelarna listade i **Fel! Hittar inte referensskälla.** förekommer platser med icke-normenlig kontakttrådshöjd. Den icke-normenliga kontakttrådshöjden bedöms inte motivera några begränsningar för nuvarande trafik, förutom på bandel 641 mellan Mölnlycke och Rävlanda. Där bedöms fordonstyperna ER1 och X40 inte kunna trafikera, eftersom det skulle innebära överhängande risk för elektriskt överslag.



Figur 2.3 Dynamisk referensprofil SEC

Övre begränsningslinjerna (mått i mm):

2.1 Räl överkant (RÖK).

2.2 Zon inom vilken spänningsförande delar inte får placeras.

2.3 Fordon som ska tillåtas trafikera spår invid lastkajer får inte utnyttja detta område.

Bandelar med icke-normenlig kontakttrådshöjd

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd plats eller sträcka	UNE	Spår
111 (Peuravaara--Riksgränsen)	Kopparåsen--Vassijaure	E	
401 Stockholms central	Stockholm central	N1	Spår 1
405 (Tomtebodavärta)–Värtan, (Karlberg)–(Värtan)	Stockholm Norra–Värtan	E	
410 (Älvsjö)–Södertälje hamn	Utsikten–Dånviken	U	
410 (Älvsjö)–Södertälje hamn	Utsikten–Dånviken	N	
476 Västerhaninge–(Älvsjö)	Handen–Skogås	N	
601 Partille–Göteborgs central, Göteborgs central–Göteborg Marieholm, Göteborgs central–Göteborg Kville	Göteborg	N	Spår 71
601 Partille–Göteborgs central, Göteborgs central–Göteborg Marieholm, Göteborgs central–Göteborg Kville	Göteborg	U	Spår 72
601 Partille–Göteborgs central, Göteborgs central–Göteborg Marieholm, Göteborgs central–Göteborg Kville	Göteborg	N3	Spår 73
601 Partille–Göteborgs central, Göteborgs central–Göteborg Marieholm, Göteborgs central–Göteborg Kville	Göteborg	U3	Spår 74
625 (Göteborg Kville)–Stenungssund	Säve–Stora Höga	E	
636 (Skälebol)–(Kornsjö-gränsen)	Dals Rostock–Ed	E	
641 (Almedal)–(Borås central)	Mölnlycke–Rävlanda	E	
651 Uddevalla central–(Öxnered)	Uddevalla–Öxnered	E	

Tabell 2.1

2.3.5 Banans bärförmåga

Linjekategori anger banans bärförmåga med avseende på största tillåtna axellast, STAX (ton), och största tillåtna vikt per meter, STVM (ton/m), med hänsyn till fordonets geometri. Beroende på fordonstyp kan olika maximalt tillåtna hastigheter gälla för motsvarande linjekategori. Den nationella standarden SS-EN 15528:2021 *Järnvägar – Linjekategorier för hantering av samverkan mellan lastgränser för fordon och infrastruktur* ska tillämpas i Trafikverkets järnvägsanläggning. Se även TDOK 204:0078 *Linjekategorier – hantering av samverkan mellan järnvägsfordons axellaster och infrastruktur* som kompletterar den nationella.

Linjekategorierna definieras av en lastmodell baserad på referensvagnar, se avsnitt 4.2 i TDOK 2014:0078.

Järnvägsfordon (godsvagnar, lok, motorvagnar, personvagnar och specialfordon) kategoriseras med linjekategorier, se kapitel 3 i TDOK 2014:0078.

Tillåten axellast för 6-axliga godsvagnar är normalt lägre än för 4-axliga godsvagnar. Tillåten axellast för 6-axliga lok är normalt lägre än för 4-axliga lok.

I karttjänsten presenteras respektive banas linjekategori på en övergripande nivå, se även bilaga 2 B Banstandarddata. Linjekategorin gäller för normalhuvudspår. Avvikande huvudspår och sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än normalhuvudspåret.

Linjekategori D2 (STAX 22,5 ton och STVM 6,4 ton/m) är vanligast förekommande på Trafikverkets järnvägsnät.

Enligt avsnitt 5.4.2 ska fordon som överskrider linjekategori D2 eller överskrider banans linjekategori hanteras som specialtransport.

2.3.6 Lutningar

I bilaga 2 D ges information om de största lutningarna per stråk. För lutningar mellan 10 och 15 promille anges de lutningar som är längre än 500 meter. För lutningar på 15 promille eller mer anges de lutningar som är längre än 100 meter.

2.3.7 Största tillåtna hastighet

I bilaga 2 C visas största tillåtna hastighet per bandel. Största tillåtna hastighet per sträcka beskriver den hastighet som gäller för ett visst avsnitt av sträckan, men det behöver inte betyda att den angivna hastigheten gäller för sträckan som helhet.

För detaljerad information om hastigheter hänvisas till [underlag till linjeboken](#), avdelning D, linjebeskrivningen, på Trafikverkets webbplats.

2.3.8 Maximal tåglängd

Normal maximal tåglängd på Trafikverkets anläggning är 630 meter. Längre tåg kan tillåtas. Vilka tåglängder som tillåts för respektive tåg prövas i processen för tilldelning av kapacitet.

2.3.9 Kraftförsörjning

En stor del av järnvägsnätet är elektrifierat. I karttjänsten framgår det vilka sträckor som är elektrifierade. Tågen får sin kraftförsörjning genom en kontaktledning som ger en nominell spänning på 15 kV, 16 2/3 Hz.

För detaljerad information om de förutsättningar som gäller för att uppnå god kvalitet samt kompatibilitet mellan elektriska järnvägsfordon och kraftförsörjningssystemet hänvisas till:

- TDOK 2014:0774 *Elektriska krav på fordon med avseende på kompatibilitet med infrastrukturen och andra fordon*
- TDOK 2014:0775 *Krav på strömavtagare och interaktionen mellan strömavtagaren och kontaktledningen.*

Utöver uppgifterna i dessa dokument kan det förekomma lokala begränsningar både på linjen och vid trafikplatser. Dessa återfinns i underlag till linjeboken som finns på Trafikverkets webbplats: [Underlag till linjeboken](#).

2.3.10 Signalsystem

Se avsnitten om trafikeringsystem och kommunikationssystem nedan.

Karttjänsten visar vilka trafikeringsystem som gäller för de olika bansträckorna.

2.3.11 Trafikeringsystem

Trafikeringsystemet syftar till att övervaka tågens rörelser på järnvägsnätet i realtid, så att nödvändiga åtgärder kan vidtas vid störningar.

Tågklarerare övervakar och styr trafiken operativt, genom att de manövrerar växlar och signaler på driftplatserna. De olika typerna av trafikeringsystem ger i olika grad tekniskt stöd för tågklareraren, och för vissa system finns även ett tekniskt skydd för trafiken. För systemen finns en trafiksäkerhetsinstruktion, och den anger hur trafiken ska genomföras i normalsituationer och vid störningar.

Trafikeringsystemen beskrivs i TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ)*.

2.3.12 Kommunikationssystem

Trafikverkets mobilnät GSM-R följer europeisk standard. Systemet är speciellt anpassat för järnvägen.

Karttjänsten visar vilka sträckor som har tillgång till GSM-R-nätet.

2.3.13 Tågskyddssystem

2.3.13.1 ATC

ATC-systemet (Automatic Train Control) är för närvarande den övervägande standarden för ATP (Automatic Train Protection) i Sverige. Den finns på nästan alla järnvägar med persontrafik. Systemet övervakar att tågen håller rätt hastighet och förhindrar att tåg kör förbi en stoppsignal om föraren inte skulle ingripa. Tågfärder som framförs på sträckor med ATC måste i allmänhet ha verksamt tågskyddssystem ombord. För mer information, se TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg*.

Det finns driftplatser som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är Gävle godsbangård, Kil, Kisa, Luleå, Vetlanda och Vimmerby.

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ATC.

2.3.13.2 ETCS

ETCS (European Train Control System) är en europeisk standard för ATP (Automatic Train Protection). ETCS utgör tillsammans med GSM-R, eurobaliser och radioblockcentraler det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System). Systemet övervakar att tågen håller rätt hastighet och förhindrar att tåg kör förbi en stoppunkt om föraren inte skulle ingripa. Tågfärder som framförs på sträckor med ETCS måste i allmänhet ha verksamt ETCS-tågskyddssystem ombord. För mer information, se TDOK 2015:0309 *Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg*, (TTJ).

Trafikering på banor med ERTMS ställer krav på att ombordsystemet har genomgått godkänd integration med banans marksystem.

För att trafikera Malmbanan, Haparandabanan, Botniabanan och Ådalsbanan, som är uppgraderade till marksystem BL3R2, måste ombordsystemet uppfylla BL3.4 (Specifikationsuppsättning nr 2, ETCS basversion 3, underhållsutgåva 1 och GSM-R basversion 1), eller högre systemversion.

ETCS tillsammans med STM (Specific Transmission Module) ersätter ATC-utrustningen i fordonen och medger att fordonen kan framföras överallt på det svenska järnvägsnätet, oavsett om infrastrukturen är konstruerad för ERTMS eller det äldre ATC-systemet.

För anslutning till Trafikverkets infrastruktur etablerar Trafikverket en tjänst som fordonsägares KM-domän kan ansluta till. För att kunna ansluta till tjänsten krävs en överenskommelse mellan fordonsägares KM-domän och Trafikverket.

En överenskommelse ska tecknas mellan fordonsägares KM-domän och Trafikverket. För att teckna överenskommelse kontaktas Trafikverket enligt kontaktuppgifter nedan (se avsnitt Support och stöd).

Undantag från krav på ETCS-utrustning

Trafikverket har beslutat (TRV 2024/54166) om undantag från krav på ETCS-tågskyddssystem ombord, enligt avsnitt 3.6 och 2.3.13.2, för anslutningen till Inlandsbanan på driftplatsdel Gällivare central, inom driftplats Gällivare, inklusive växling inom samma driftplatsdel.

För genomförande av färder med fordon som saknar ETCS-utrustning, på driftplatsdel Gällivare central, gäller de ordinarie reglerna för respektive färd tillsammans med de kompletterande bestämmelser som framgår av Underlag till linjeboken för Trafikcentralområde Boden, avdelning E Trafikplatsinstruktioner, som gäller för driftplats Gällivare. Undantaget från krav på ETCS-utrustning vid trafikering av driftplatsdelen Gällivare central gäller även spärrfärd eller växling enligt TTJ Modul 9E Spärrfärd – System E2 och E3, avsnitt 5 18 Spärrfärd utan tågskyddssystem respektive i Modul 9E Växling – System E2 och E3, avsnitt 5 11 Växling utan tågskyddssystem.

Abonnemang

För trafikering av Trafikverkets anläggning krävs ett abonnemang med SIM-kort som stödjer GPRS och därmed Trafikverkets ETCS- och KMS-domäner. För att skaffa abonnemang eller säkerställa att befintligt abonnemang har rätt status, se trafikverket.se/Abonnemang MobiSIR - Bransch (trafikverket.se):

[Abonnemang MobiSIR](#)

Tidplan

Trafikverket avser att införa KMC online mot Trafikverkets marksystem och till andra KMC. Införandet kommer att ske successivt, dock tidigast från 2026, i samband med ibruktagnin av ERTMS mark när mängden fordon och nycklar kommer att öka.

Trafikverkets kommunikationstjänst för KMC online för fordon är redo för användning under kvartal 2, år 2023, och därmed kan fordonsägare validera nyckelhantering online.

Support och stöd

För överenskommelse samt stöd med praktiska och mer detaljerade frågor om tjänsten för KMC online för fordon och för validering av funktionalitet – kontakta Trafikverket via

mobisir@trafikverket.se

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ETCS.

2.3.14 Andra tekniska anläggningar

Detektorer

Trafikverkets infrastruktur är utrustad med olika typer av stationära detektorer för teknisk kontroll av järnvägsfordon för att upprätthålla säkerheten och för att skydda banan mot skador. Vid larm har Trafikverket rätt att vidta åtgärder enligt TDOK 2020:0074.

Förekomsten av detektorer påverkar inte järnvägsföretagets ansvar.

De flesta detektorerna är varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det förekommer även hjulskadedetektorer med vägningsfunktion samt anläggningar för akustisk detektering av hjullagerfel.

Anläggningen är också utrustad med RFID-läsare för passagedetektering av fordon.

Karttjänsten visar var detektorerna finns och vilken funktion de har. Dessa uppgifter finns även i bilaga 2 B. Se även avsnitt 5.5.2 och 6.4.1.

2.4 Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner för vagnvikt förekomma på vissa sträckor, till följd av yttre förhållanden, till exempel lövhalka. Järnvägsföretagen ska anpassa vagnvikten efter rådande förhållanden, men Trafikverket kan alltid besluta om generella begränsningar av vagnvikten för alla järnvägsföretag inom geografiska områden. Det gäller när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga.

Trafikrestriktioner kan även förekomma på grund av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art.

2.4.1 Särskild infrastruktur

2.4.1.1 Sträckor reserverade för persontrafik

Följande sträckor är reserverade för persontrafik i enlighet med järnvägsmarknadslagen (2022:365), 7 kap, 2 §:

- (Kattarp)–Helsingborgs central [avser järnvägstunnel *Helsingborg*]
- (Helsingborgs godsbangård)–(Landskrona östra)
- (Kävlinge)–(Lunds central)
- Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) [avser järnvägstunnel *Citytunneln.*]

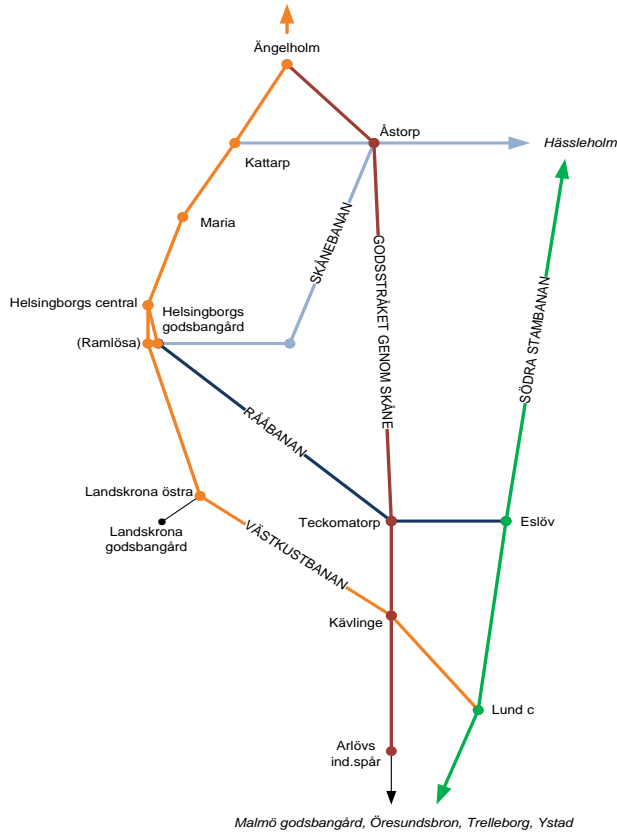
För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem, med hänsyn till lutningsförhållandena.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för respektive sträcka (referensprofil, dragkraft och bromsförmåga).

Ovan listade sträckor är reserverade för persontrafik, vilket enligt lag är möjligt när det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Om kapaciteten räcker och fordonen uppfyller de tekniska kraven kan dock även annan trafik utföras på sträckorna. Vid omledning av godstrafik via sträckorna som reserverats för persontrafik, krävs skriftligt godkännande från Trafikverket innan transporten genomförs. Alternativ järnvägsinfrastruktur för godstrafik listas nedan.

Alternativa sträckor för godstrafik:

- Godstrafik mellan Helsingborgs godsbangård och Landskrona östra framförs via Rååbanan till Teckomatorp, Godsstråket genom Skåne till Kävlinge och vidare på Västkustbanan till Landskrona östra (se även skiss nedan).
- Godstrafik mellan (Ängelholm) och Helsingborgs godsbangård framförs via Skånebanan, sträckan Ängelholm/Kattarp–Åstorp–Helsingborgs godsbangård. Långdistanstrafik framförs via Godsstråket genom Skåne och vidare på Skånebanan till Helsingborgs godsbangård (se även skiss nedan).
- Alternativ till sträckan (Kävlinge)–(Lunds central) utgörs av Godsstråket genom Skåne (Kävlinge–Arlöv) och Södra stambanan, eller i undantagsfall via Rååbanan–Skånebanan och Södra stambanan (se även skiss nedan).
- Godstrafik på sträckan Malmö godsbangård–(Lernacken/Svågertorp) framförs via Kontinentalbanan och Fosiemy mot Öresundsbron eller i riktning mot Ystad/Trelleborg.



Figur 2.4 Översiktlig spårskiss för alternativa järnvägar i Skåne.

2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

Följande sträcka är reserverad för pendeltågstrafik i enlighet med järnvägsmarknadslagen (2022:365), 7 kap. 2 §:

- Järnvägstunnel Citybanan (Stockholms södra)–(Tomtebodas övre) via Stockholm City.
- Innerspårerna på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodas övre–Skavstaby/Huvudsta, Spånga–Kallhäll samt Årstaberget–Flemingsberg är reserverade för pendeltågstrafik som trafikerar Citybanan. Annan tågtrafik kan dock nyttja eventuell restkapacitet.

För trafikering av Citybanan gäller följande förutsättningar:

- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras med hänsyn till lutningsförhållande och kapacitet.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för sträckan (referensprofil, dragkraft, bromsförmåga samt dörrkonfiguration för tåg som har resandeutbyte på Stockholm Odenplan och Stockholm City, eftersom stationerna har plattformsavskiljande dörrar).

Vid omdirigering av godstrafik via Citybanan krävs skriftligt godkännande från Transportstyrelsen innan transporten genomförs.

Alternativa sträckor för godstrafik:

- Alternativ till sträckan (Stockholms södra)–(Tomtebodavästra) via Stockholm City utgörs av (Stockholms södra)–(Tomtebodavästra) via Stockholms central.

2.4.1.3 Sträcka reserverad för godstrafik

Följande sträcka är reserverad för godstrafik i enlighet med järnvägsmarknadslagen (2022:365), 7 kap, 2 §:

- (Göteborg Kville)–Göteborg Skandiahamnen

För trafikering av denna sträcka gäller följande förutsättning:

- Resande får inte medfölja.

För undantagsvis trafikering med persontrafik via den reserverade sträckan ovan krävs skriftligt godkännande från Trafikverket innan transporten genomförs.

2.4.1.4 Sträckor med särskilda förutsättningar

Bana eller sträcka där beslut om upphört underhåll har fattats

Trafikverket får besluta att en del av det järnvägsnät eller annan järnvägsanläggning som ägs och förvaltas av staten ska läggas ned, enligt järnvägsmarknadsförordningen (2022:416). Det gäller om det antingen var minst tre år sedan beslut fattades om att underhållet ska upphöra (6 kap. 9 §) eller om den del av järnvägsnätet eller järnvägsanläggningen som läggs ned ersätts på annan plats, antingen i det statliga järnvägsnätet eller i anslutning till det statliga järnvägsnätet (6 kap. 10 §).

Trafikverket får också besluta att underhållet ska upphöra på en del av det järnvägsnät eller en annan järnvägsanläggning som ägs och förvaltas av staten, när trafiken på denna del av nätet eller anläggningen är av endast obetydlig omfattning. Se tabell nedan.

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Sträcka med upphört underhåll
136 (Morjärv)–Karungi–(Haparanda)	(Morjärv)–Karungi–(Haparanda)
236 (Vällvik)–Stugsund	(Sandarne)–Stugsund
251 (Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)	(Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)
361 (Mora C)–Vika	(Lomsmyren)–Vika
453 (Grundbro)–Åkers Styckebruk	(Grundbro)–Åkers Styckebruk
623 (Munkedal)–Lysekil	(Munkedal)–Lysekil
964 (Östervärn)–Brågård	(Östervärn)–Brågård

Tabell 2.2

Banor och sträckor känsliga för omfattande trafikökningar

På dessa sträckor gör anläggningens tillstånd att Trafikverket kan komma att särskilt pröva ansökningar som innebär en omfattande ökning av trafikmängden.

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd sträcka
149 (Mellansel)–(Örnsköldsvik)	
152 (Hällnäs)–(Storuman)	
153 (Forsmo)–(Hoting)	
340 (Fagersta)–(Ludvika)	
361 (Mora)–Lomsmyren	
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad	(Kristinehamn)–(Storfors) och (Daglösen)–Filipstad

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd sträcka
371 (Mora)–Märbäck	
376 (Repbäcken)–Malung	
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)	"Silverhördsspåret" (Grängesberg)–(Ställdalen)
393 Bofors–(Strömtorp)	
435 (Örbyhus)–Hallstavik	
452 (Folkesta)–(Nybybruk)	
552 (Gårdsjö)–(Håkantorps)	
563 (Kimstad)–Finspång	
591 (Kumla)–Närkes Kvarntorp	
621 (Uddevalla)–Strömstad	
661 (Kil)–Torsby	
662 (Mellerud)–Billingsfors	
666 (Alvhem)–Lilla Edet	
731 (Jönköpings godsbangård)–(Vaggeryd)	
732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)	(Forsheda)–(Landeryd)
733 Landeryd–(Furet)	Landeryd–(Torup)
735 (Torup)–Hyltebruk	
829 (Nässjö C)–Vetlanda	
831 (Nässjö C)–(Hultsfred)	(Eksjö)–(Hultsfred)
832Hultsfred–Berga	
833 (Berga)–Oskarshamn	
841 (Bjärka-Säby)–(Hultsfred)	
845 (Bjärka-Säby)–Västervik	
872 (Vetlanda)–Kvillsfors	
873 (Kvillsfors)–(Pauliström)	
875 (Blomstermåla)–(Berga)	
876 (Kalmar S)–Blomstermåla	
877 (Mönsterås bruk)–Mönsterås–(Blomstermåla)	
952 (Kristianstad)–Åhus	

Tabell 2.3

Villkor för att få trafikera bana eller sträcka där underhållet har upphört eller bana eller sträcka med särskilda förutsättningar

Om ansökningar om kapacitet inkommer för sträckor som inte är trafikerade eller där underhållet upphört, genomför Trafikverket en besiktning för att fastställa banans standard. Trafikverket meddelar därefter den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla, om beslut fattas om att iordningställa banan för trafik.

Trafikverkets besiktning kan dock visa att banan är i så pass dåligt skick att någon trafik inte kan komma i fråga. Trafikverket kommer då inte att tilldela någon kapacitet på sträckan. I besiktningen tas också hänsyn till om det utifrån en samhällsekonomisk bedömning är möjligt att ta sträckan i trafik med avseende på eventuellt behov av underhåll innan sträckan trafikeras.

Bana eller sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Nedan beskrivs de sträckor som på grund av brister i anläggningen är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet. Detta kan gälla under hela året eller vissa delar av året.

Här beskrivs också de sträckor som under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod är avstängda för trafikering på grund av omfattande upprustning.

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd sträcka
552 Mariestad–Håkantorp	(Mariestad)–(Lugnås), (Trolmen)–Källby, (Lidköping)–(Håkantorp)
601 Gubbero–Almedal	Gubbero

Tabell 2.4

Bandel 552 Mariestad–Håkantorp

Hastigheten är nedsatt till 80 km/tim på följande sträckor:

- Mariestad–(Forshem), km 40+800 – 50+193
- (Forshem)–(Lidköping), km 75+400 – 84+584
- (Lidköping)–(Håkantorp), km 95+224 – 120+319.

Bandel 601 Gubbero (Gårdatunneln)

Brandlarm är anordnat i anslutning till Lisebergs station i Gårdatunneln. För att undvika onödiga larm ska kontakt tas med stationsförvaltarens driftleverantör Riksbyggen på telefon 0703-10 27 85 före trafikering eller arbete i följande fall:

- trafikering med motorvagnståg eller drivenheter med förbränningsmotordrift
- drift- och underhållsarbeten som kan alstra rök (eller andra aerosoler) eller värme.

2.4.2 Miljörestriktioner

På följande sträcka gäller särskilda förutsättningar avseende buller (se Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-07-08, M 11100-14):

- Östervärn–Fosieby–Lockarp (Kontinentalbanan).

Dieseltrafik ger upphov till särskilt påverkande buller. Sådan trafik kan i vissa fall tillåtas, men då krävs för varje enskilt tillfälle en ansökan om tillåtelse, och Trafikverket prövar om den aktuella trafiken kan tillåtas med hänsyn till miljödomen.

2.4.3 Farligt gods

För transporter av farligt gods gäller bestämmelser enligt avsnitt 3.4.4. Följande sträckor får inte trafikeras med farligt gods:

- (Maria)–Helsingborg C
- (Helsingborgs godsbangård)–(Landskrona östra)
- Malmö C–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp)
- (Stockholms södra)–Stockholm City–(Tomtebodavästra)

I undantagsfall kan dispens ges för tillfällig transport med farligt gods, om det skulle finnas ett ofrånkomligt behov av en sådan transport. För järnvägstunneln *Citytunneln* gäller att Länsstyrelsen i Skåne län, efter samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Trafikverket och Malmö kommun, får meddela sådan dispens (som får förenas med de villkor som krävs för att säkerheten ska tillgodoses). För ovanstående platser finns alternativ järnvägsinfrastruktur för godstrafik med farligt gods, se avsnitt 2.4.1.

2.4.4 Tunnelrestriktioner

Utöver de restriktioner som nämns i avsnitt 2.4.1 och 2.4.3 gäller följande:

- Järnvägstunneln *Citytunneln* får endast trafikeras av eldrivna tåg för persontrafik. Godståg, sovvagnståg och förbränningsmotordrivna tåg för persontrafik får endast trafikera anläggningen i undantagsfall och efter särskild dispens. Fordon som framförs i Citytunneln ska dessutom vara utformade med nödbromsblockering, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller lokförare), interna kommunikationssystem och inredningsmaterial som uppfyller tillämpliga krav på brandsäkerhet (avseende material, ytskikt och beklädnad).
- Järnvägstunnel *Citybanan* får endast trafikeras av rullande materiel för persontrafik, närmare bestämt pendeltåg av typ X60 som uppfyller krav på brandskydd i tillämpliga TSD:er. Andra typer av rullande materiel för såväl person- som godstrafik får framföras endast i undantagsfall och först efter godkänd dispens.

Följande tunnlar på järnvägsnätet överensstämmer med TSD:n som avser säkerhet i järnvägstunnlar:

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd plats eller sträcka	Tunnel	Datum	Cert.nr.	Tillämplig TSD
405 (Tomtebodavärtan, (Karlberg)–(Värtan)	Stockholms norra	Norra stationstunneln	2018-10-11		
405 (Tomtebodavärtan, (Karlberg)–(Värtan)	Värtan	Ruddammstunneln	2018-04-16	1807/6/SG/2018 /INF/SV/N-112/Cert-681	(EU) nr. 1303/2014
434 (Uppsala central)–(Gävle central)	Uppsala–Samnan	Järnvägstunnel under Gamla Uppsala	2017-04-26	1807/6/SG/2017 /INF/SV/R-059/Cert-531	2008/163/EG såsom ändrad genom 2012/464/EU
451 (Södertälje hamn)–(Eskilstuna central)	Strängnäs–Härad	Järnvägstunnel (norra tunneln) mellan Strängnäs och Härad	2018-06-26	1807/6/SG/2018 /INF/SV/R-048/Cert-714	2008/163/EG såsom ändrad genom 2012/464/EU
603 Göteborg Kville–Göteborg Skandiahamnen	Pölsebo	Krokängstunneln			

Tabell 2.5

2.4.5 Brorestriktioner

Vid öppningsbara broar har tågtrafiken generellt företräde före sjöfarten. Trafikverket avser att så långt det är möjligt samordna sina tidtabeller med tiderna för sjöfarten enligt gällande överenskommelser.

2.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Infrastrukturens tillgänglighet påverkas av Trafikverkets behov av tillgång till järnvägsanläggningen för att underhålla och vidareutveckla den. Regler för detta beskrivs i avsnitt 4.3 och bilaga 2 E.

På delar av järnvägsnätet finns en förhöjd risk för varaktiga nedsättningar av hastighet eller axellast. Dessa delar presenteras i bilaga 2 E.

2.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

Den planerade utvecklingen av infrastrukturen framgår av följande dokument:

- Nationell plan för transportsystemet 2022–2033. Även de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur (länstransportplanerna) 2022–2033 kan innehålla åtgärder i järnvägssystemet. För mer information, se Trafikverkets webbplats <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/>
- Trafikverkets genomförandeplan. Den uppdateras varje år och avser sex år och finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Möjligheten att genomföra dessa satsningar är beroende av de finansiella medel som tilldelas Trafikverket i årliga budgetbeslut från riksdagen.

Information om större förändringar som innebär förändrad funktion i infrastrukturen under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetstid finns på [Trafikverkets webbplats](#).

3. Villkor för tillträde och trafikering

3.1 Inledning

I detta kapitel behandlas de villkor som gäller för tillgång till Trafikverkets tjänster och för trafikering av Trafikverkets järnvägsnät. Villkoren följer dels av författningar, dels av avtal med Trafikverket.

Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365), föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket.

3.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Trafikverkets tjänsteutbud riktar sig till järnvägsföretag och andra sökande.

Om det krävs någon form av tillstånd för att ansöka om och använda en tjänst, gäller att kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.2.2 och avsnitt 4.5, figur 4.2.

3.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

Den som enligt järnvägslagstiftningen har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik kan ansöka om tågläge. För utförande av järnvägstrafik ställer lagen krav på tillstånd, se avsnitt 3.2.3.

3.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik och persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät. Andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som Trafikverket ställt med stöd av 7 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen, har rätt att organisera järnvägstrafik på Trafikverkets järnvägsnät.

För persontrafik får regeringen meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats.

Regeringen får vidare meddela föreskrifter om vem som får utföra eller organisera trafik på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- eller förortstrafik.

Regeringen meddelar därutöver föreskrifter om vem som, utöver vad som framgår av informationen i detta avsnitt av järnvägsnätsbeskrivningen, har rätt att utföra eller organisera trafik på Trafikverkets järnvägsnät.

3.2.3 Tillstånd

För de företag som önskar utöva trafik på den svenska järnvägsinfrastrukturen krävs tillstånd i form av

- licens (om trafik ska bedrivas på Europeiska unionens järnvägsnät) och gemensamt säkerhetsintyg, eller
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

För järnvägsföretag som har sitt säte eller hemvist i Sverige görs ansökan om licens hos Transportstyrelsen, <http://transportstyrelsen.se>.

Ansökan om nationellt trafiksäkerhetstillstånd görs hos Transportstyrelsen, <http://transportstyrelsen.se>.

3.2.3.1 Omprövning och återkallelse av tillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att till Transportstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omprövning av tillståndet eller villkoren. Transportstyrelsen kan vidare under vissa förutsättningar återkalla ett tillstånd.

3.2.3.2 Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Säkerhetsstyrningssystemet ska utformas så att järnvägsföretaget kan hantera de risker som verksamheten kan ge upphov till. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet.

Insatskort för nödsituationer

Enligt EU-kommissionens förordning EU 1169/2010 och EU 2018/762 ska järnvägsföretag tillhandahålla information till räddningstjänsten för den händelse det skulle inträffa en olycka eller ett tillbud med person- eller motorvagnar, som kräver insats från räddningstjänsten.

I Sverige tillhandahålls informationen bland annat genom så kallade insatskort som innehåller en enklare teknisk beskrivning av fordonet. Uppgifterna ska underlätta för räddningstjänsten att utföra en räddningsinsats effektivt och säkert.

Järnvägsföretag ansvarar för att insatskort levereras i den omfattning som EU-regelverket förutsätter, och de ansvarar också för att innehållet i insatskortet är korrekt.

Insatskort ska lämnas om en helt ny fordonstyp ska tas i trafik eller om fordon byggs om, så att tidigare information i ett redan lämnat insatskort förändras. Insatskortet ska innehålla information enligt den mall som finns på MSB:s hemsida <https://www.msb.se/rib>, och den mallen rekommenderas. Kortet ska sändas till adressen rib@msb.se.

3.2.4 Gemensamt säkerhetsintyg

För att utföra trafik på Europeiska unionens järnvägsnät krävs att järnvägsföretaget har ett gemensamt säkerhetsintyg.

Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in i One-Stop Shop (OSS). Om ansökan avser trafik i fler länder än Sverige kommer Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) att handlägga ärendet.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen Transportstyrelsen eller ERA. Den sökande väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av ERA.

3.2.5 Försäkring

För att licens ska kunna beviljas gäller krav på försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Kraven får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för. Om järnvägsföretaget inte har licens gäller, för järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg, samma krav på försäkring eller motsvarande.

Även för järnvägsföretag som har nationellt trafiksäkerhetstillstånd gäller krav på försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven till verksamhetens art och omfattning.

Försäkringsfrågan prövas av Transportstyrelsen i samband med beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och följs upp genom Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

3.3 Avtal för användande av Trafikverkets tjänster

3.3.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om användande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Infrastrukturförvaltare kan enligt järnvägsmarknadslagen träffa sådana avtal med järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Ramavtal kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Trafikverket tecknar för närvarande inte ramavtal.

3.3.2 Trafikeringsavtal med järnvägsföretag

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Trafikverket och järnvägsföretaget ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för att använda tågläget. Det är först efter att Trafikverket och järnvägsföretaget undertecknat trafikeringsavtal som järnvägsföretaget får rätt att nyttja tilldelade tåglägen. Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats, och i det fall att trafikeringsavtalet upphör i förtid förlorar järnvägsföretaget även nyttjanderätten för tilldelade tåglägen. Trafikeringsavtal ska tecknas i samband med tilldelning, vilket innebär senast tio arbetsdagar efter

- tilldelning i fastställd tågplan,
- tilldelning i kompletterad fastställd tågplan för sökande som inte redan tecknat trafikeringsavtal för året, eller
- tilldelning i ad hoc-processen för sökande som inte redan tecknat trafikeringsavtal för året.

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om parternas ansvar, verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, samråd och informationsutbyte.

Villkoren i ett trafikeringsavtal behöver för sin giltighet inte godkännas av någon annan än avtalsparterna. Vid oenighet om villkoren i ett trafikeringsavtal kan dock Transportstyrelsen, på begäran av någon av parterna, fastställa villkoren för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i järnvägslagstiftningen. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till förvaltningsrätt.

De tjänster som inte regleras i trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

I de fall ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör anser sig ha behov av undantag från en regel i järnvägsnätsbeskrivningen, ska en skriftlig ansökan ges in till Trafikverket. När ansökan inkommit bedömer Trafikverket dess komplexitet och meddelar den sökande beräknad handläggningstid för ärendet. Till grund för beslut i ärendet ligger bland annat en bedömning av de säkerhetsrisker, den miljöpåverkan och den kapacitetspåverkan som kan uppstå om Trafikverket beviljar undantaget. Den sökande måste därför räkna med att handläggningstiden i vissa fall kan bli relativt lång.

För internationell tågtrafik finns en avtalsmall som tagits fram av föreningen RailNetEurope. Den kan i vissa delar användas som ett underlag för att teckna trafikeringsavtal för internationell trafik.

[Mallar för trafikeringsavtal](#) finns på Trafikverkets webbplats.

3.3.3 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag

Trafikverket erbjuder andra sökande än järnvägsföretag att teckna trafikorganisationsavtal. Ett sådant avtal ger organisatören rådighet över tilldelad infrastrukturkapacitet, men innebär ett begränsat ansvar för bland annat skador i samband med att tåglägena används.

Trafikorganisationsavtalet kräver ett trafikeringsavtal mellan Trafikverket och det järnvägsföretag som trafikorganisationsanlitaren, för att den tilldelade kapaciteten ska kunna användas.

[Mallar för trafikeringsavtal](#) finns på Trafikverkets webbplats.

3.3.4 Allmänna avtalsvillkor

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor ingår i Trafikverkets trafikeringsavtal, och återfinns i kapitel 8.

Handlingar inkomna till Trafikverket utgör allmänna handlingar. Huvudregeln är att dessa är offentliga. Trafikverket kan sekretessbelägga uppgifter i handlingar om det finns särskild anledning att anta att den enskilde, till exempel den som ansöker om kapacitet, lider skada om uppgiften röjs. Enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) får Trafikverket inte utan vidare lämna ut eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftsförhållanden. Den sökande bör därför i sin ansökan ange vilka uppgifter som anses avse affärs- och driftsförhållanden samt varför dessa uppgifter bör beläggas med sekretess. Om någon begär ut en handling är det Trafikverket som beslutar om handlingen kan lämnas ut eller om den ska beläggas med sekretess. Den sökandes uppfattning är därför inte avgörande, men kan ha betydelse vid sekretessbedömningen.

3.4 Särskilda tillträdeskrav

Trafikering på Trafikverkets infrastruktur ska ske i enlighet med de styrande dokument som anges i bilaga 3 A.

Utöver dessa bestämmelser ska järnvägsföretag ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner, enligt Transportstyrelsens föreskrifter.

Ytterligare information finns på [Transportstyrelsens webbplats](#).

3.4.1 Godkännandeprocess för fordon

Den godkännandeprocess som beskrivs i EU-förordning 2018/545 om praktiska arrangemang för fordonsgodkännande tillämpas. För att järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs att de är godkända. Detta gäller även för säkerhetspåverkande modifieringar.

Det finns undantag från kravet på godkännande. Dokument som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats <http://transportstyrelsen.se>.

3.4.1.1 Kommunikationssystem GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD "Trafikstyrning och signalering" samt EIRENE¹-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Trafikverkets trafikledning.

Hur man får tillträde till Trafikverkets GSM-R-nät beskrivs i avsnitt 5.5.1.

Skydd av CAB-radio och EDOR (ETCS Data Only Radio):

- För CAB-radio
 - o Trafikverket kräver att skydd för CAB-radions radiomodul är installerat i fordonen enligt följande:
Uppfyller minst skyddskraven i ETSI specifikation TS 102 933-1 V2.1.1 (2015-06) för radiomoduler i CAB-Radio genom en förbättrad radiomodul, externt skyddsfiler eller en kombination av dessa.

Utan ovanstående skydd för CAB-radio ombord får ett fordon inte trafikera det svenska järnvägssystemet.

- För EDOR
 - o Trafikverket rekommenderar att skydd för radiomodul EDOR är installerat enligt följande:
Skydd enligt dokumentet GSM-R Terminal filter Technical Specification (TRV 2014/71742), "Type 1 Passive downlink and uplink band pass filter".

För fordon med GSM-R-utrustning (EDOR) som inte uppfyller ovanstående rekommenderade skydd, måste järnvägsföretaget hantera risker enligt CSM-RA och visa hur man omhändertagit de gemensamma trafiksäkerhetsrisker som identifierats i riskanalysen (TRV 2015/9709). Riskhanteringen ska uppfylla krav enligt genomförandeförordning (EU) nr 402/2013. CSM-RA ska lämnas in samtidigt med ansökan om kapacitet, eller vid den senare tidpunkt som bestäms genom överenskommelse med Trafikverket.

Med utgångspunkt från CSM-RA kommer Trafikverket att bedöma om det behövs restriktioner för det aktuella fordonets framförande. Om det inte står klart att riskerna kan hanteras fullt ut, kommer Trafikverket att ställa krav på restriktioner i trafikeringsavtal,

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

vilka kan avse exempelvis geografiska begränsningar för fordonets användning och begränsningar i hastighet. Dokumenten GSM-R Terminal filter Technical Specification TRV 2014/71742 och Riskanalys (TRV 2015/9709) finns på Trafikverkets webbplats.

3.4.2 Behörighetskrav för operativ personal

För personal som ska framföra järnvägsfordon på Trafikverkets spåranläggning måste krav som framgår av järnvägssäkerhetslagen (2022:367), järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418), lagen om behörighet för lokförare (2011:725), förordningen om behörighet för lokförare (2011:728) och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar vara uppfyllda.

Järnvägsföretagens uppfyllande av dessa krav granskas genom Transportstyrelsens tillståndsprövning, bland annat med avseende på järnvägsföretagets bestämmelser om utbildnings- och behörighetskrav och krav på hälsa och hälsoundersökning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Järnvägsföretagen ansvarar för att de bestämmelser och villkor som ligger till grund för tillståndsgivningen följs.

För vistelse på bangård med nödlägesplan krävs bland annat ID06-behörighetskort och utbildning i nödlägesplan, se TDOK 2013:0657 *Ordnings- och skyddsregler för bangårdar*.

Personal som inte utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska vara utbildad i och följa Trafikverkets regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid aktiviteter inom spårområde, enligt de allmänna avtalsvillkoren.

3.4.3 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som avviker från de krav eller förutsättningar som anges i kapitel 2. Sådana transporter får framföras under förutsättning att Trafikverket har utfärdat transportvillkor som beskriver förutsättningarna och, i förekommande fall, transporttillstånd. Se avsnitt 5.4.2.

3.4.4 Farligt gods

Vad som avses med farligt gods och vilka regler som gäller för transporter på järnväg, framgår av

- lagen (2006:263) om transport av farligt gods
- förordningen (2006:311) om transport av farligt gods
- RID-S, Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg <https://www.msb.se/sv/>.

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska före färdens start anmäla detta till Trafikverket, se bilaga 6 A.

Järnvägsföretag ska vid anmodan kunna lämna information, i enlighet med MSB:s föreskrifter, om det farliga godsets geografiska läge. Vid behov kontaktas järnvägsföretag via det larmnummer som används för kontakt vid olycka. För kontakt vid olycka, se bilaga 8 A, avsnitt 1.3.

Vid växling och spärrfärd ska UN-nummer kunna lämnas om det efterfrågas i händelse av olycka eller utsläpp.

3.4.5 Provkörning

Provkörning är en undersökning av fordon eller fordonskombinationer och/eller spåranläggningar. Undersökningen kräver tillfälliga ändringar i infrastrukturens tekniska utförande och/eller att infrastrukturen används på ett sätt som ligger utanför de ordinarie rutinerna.

För att få provköra ett fordon krävs att Transportstyrelsen godkänner den tillfälliga användningen av fordonet eller fordonskombinationen. Dessutom behövs tilldelad kapacitet som är anpassad till provkörningen. Provkörningen ska genomföras enligt de villkor för provkörning som Trafikverket har angett, se avsnitt 5.5.3.

3.5 Krav på ETCS-utrustning

På de sträckor och driftplatser som är utrustade med ERTMS krävs att de fordon som rörelserna ska framföras från är utrustade med tågskyddssystemet ETCS och att denna utrustning används enligt trafikreglerna vid körning inom trafikeringsystemen. De sträckor som är utrustade med trafikeringsystem ERTMS nivå 2 (E2) och ERTMS nivå 3 (E3) framgår av karttjänsten.

3.5.1 Krav på ERTMS-kryptonycklar

För att kunna framföra fordon med tågskyddssystemet ETCS på de sträckor och driftplatser som är utrustade med ERTMS krävs tillgång till giltiga ERTMS-kryptonycklar. Dessa kryptonycklar måste finnas installerade i fordonets tågskyddssystem.

Järnvägsföretaget ansvarar för att fordon som används för varje enskilt tågläge har nödvändiga och giltiga ERTMS-kryptonycklar för berörda ETCS-utrustade banor.

Vid misstanke om röjd ERTMS-kryptonyckel för användning i den infrastruktur som Trafikverket förvaltar, ska järnvägsföretaget omgående meddela Trafikverket via e-post på kmc@trafikverket.se. I meddelandet ska det framgå ETCS ID på berörd ombordutrustning.

4. Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet för tågläge och för tjänster enligt avsnitt 5.3 och 7.3 samt förläggning av banarbeten.

4.2 Generell processbeskrivning

Processen för tilldelning av kapacitet delas in i

- tilldelningsprocess som ger en ettårig fastställd tågplan. Detta sker i två faser. I fas 1 hanteras de ansökningar om tåglägen som inkommit före sista dag för ansökan, vilket resulterar i en fastställd tågplan. I fas 2 kompletteras den fastställda tågplanen med ansökningar som inkommit efter sista dag för ansökan, vilket resulterar i en ettårig kompletterad fastställd tågplan. Kapacitet som har tilldelats en sökande i fastställd tågplan kan samordnas och justeras i fas 2 endast om den sökande som har fått kapaciteten tilldelad ger sitt medgivande till detta.
- process för revision av tågplan, se avsnitt 4.8.2.1.
- ad hoc-process för uppdatering av kompletterad fastställd tågplan vid nya kapacitetsbehov (till exempel justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).
- successiv planering. Utifrån tilldelat tågläge i årlig tågplan, kompletterad tågplan samt ad hoc fortsätter Trafikverket att kontinuerligt optimera färdplaner för tågläget fram till fem dagar före tågets avgång eller, när behov uppstår på grund av sena ändringar, senast 24 timmar före tågets avgång. Trafikverket justerar inte avtalade tider och platser. Vid publicering av produktionsplanen blir tiderna och platserna för ett tåg låsta längs hela rutten.

4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

4.2.1.1 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

För att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande tillämpar Trafikverket nedanstående planeringsförutsättningar under tilldelningsprocessen:

- utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, se avsnitt 4.3.3
- konstruktionsförutsättningar, se bilaga 4 D
- trångsektorsplaner, se avsnitt 4.2.1.3 och bilaga 4 E
- kapacitetsplaner, se avsnitt 4.3.4 och bilaga 4 F.

4.2.1.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen, Pre-Arranged Paths (PaPs), för Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) på [ScanMed RFC:s webbplats](#) samt direkt i ansöknings- och koordineringsverktyget PCS.

Korridorens förplanerade tåglägen är en produkt som är reserverad för internationell godstrafik i den årliga tågplanen. Tåglägena är framtagna av infrastrukturförvaltarna i

samråd med korridororganisationen och grundar sig på en studie av transportmarknaden. Kapaciteten ansöks och tilldelas direkt hos korridorens C-OSS-funktion.

Eftersom dessa tåglägen har hög prioritet och ska skyddas från förändringar under tågplanprocessen kan det för internationell godstrafik vara mer fördelaktigt att ansöka om dessa.

Se även avsnitt 4.10.

4.2.1.3 Trångsektorsplaner

Trafikverket kan upprätta trångsektorsplaner i syfte att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden där efterfrågan på kapacitet förväntas vara högre än den tillgängliga. Trångsektorsplaner kan även upprättas för sträckor som får ökat kapacitetsutnyttjande vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar som medför mycket stor trafikpåverkan.

Trångsektorsplaner redovisar den tillgängliga kapaciteten på ett utpekat geografiskt område eller längs ett järnvägsstråk i form av förplanerade tåglägeskanaler. Tåglägeskanalerna utgör grunden för sökandes ansökan om kapacitet och används i tilldelningsprocessen vid Trafikverkets konstruktion av tågplanen.

Trångsektorsplanen innehåller information om infrastruktur och trafikstruktur samt uppgifter om antalet tåglägeskanaler. Dessa beskriver hur många tåg som kan köras på en sträcka. Antalet tåglägeskanaler bestäms utifrån infrastruktur och trafikstruktur samt krav på punktlighet och robusthet i trafiksystemet.

Trångsektorsplaner kan gälla för hela tågplanperioden eller en del av den.

Trafikverket har inför tågplan 2026 tagit fram trångsektorsplaner för följande områden:

- Herrljunga–Alingsås, Herrljunga–Borås–Göteborg och Herrljunga–Öxnered–Göteborg.

Se bilaga 4 E.

4.2.1.4 Behov av tjänst på trafikplatser

Tågläget och de grundläggande tjänsterna *tillträde till lastplats, tillträde till rangerbangård, spår och spårområde för tågbildning* samt *spår för uppställning* förutsätter tillgång till spår på trafikplatser. Ett och samma spår kan vid olika tidpunkter användas för flera grundläggande tjänster på en trafikplats. Ett exempel på detta är spår som ingår i de grundläggande tjänsterna *spår och spårområde för tågbildning och uppställning*. För spår som kan användas för flera grundläggande tjänster kan Trafikverket, vid en intressekonflikt mellan flera ansökningar, i samband med tilldelningen ange vilka tjänster som har företräde.

Vid tilldelning av tjänsten *spår för uppställning* kommer Trafikverket vid behov att, för persontrafik, prioritera fordonsomlopp med kortare vändtider än 14 timmar. Lördagar, söndagar och helgdagar räknas som noll timmar.

För uppställning av godstrafikfordon i anslutning till att rangering utförs på rangerbangård eller vid uppställning på annan bangård gäller att tid från ankommande tåg till avgående tåg inte ska överskrida 36 timmar under perioden måndag–fredag och 60 timmar under perioden fredag–måndag. Tiden beräknas per fordon, det vill säga enskild vagn eller enskilt lok.

För uppställning av godstrafikfordon på bangård i väntan på lastning eller lossning ska tiden inte överskrida 72 timmar. Lördagar, söndagar och helgdagar räknas som noll timmar. För att kunna härleda fordon och tågläge ska järnvägsföretagen i sin ansökan till Trafikverket ange vilka omlopp de avser att använda.

Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela tjänster. En bedömning görs alltid med de processregler som anges i övrigt.

Tillträdestjänster är en förutsättning för att tilläggstjänster ska kunna genomföras, oavsett om det är Trafikverket som tillhandahåller dem eller inte. Tilläggstjänster som Trafikverket tillhandahåller och som förutsätter kapacitet är tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods.

Den sökande ska utforma sin ansökan efter det planerade fordonets egenskaper och ange fordonslängd. Ansökan ska också visa hur tågläget kopplar till tjänsten.

Tjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*, avsnitt 7.3.11, kan erbjudas den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på spåret.

Som stöd för ansökan om spårkapacitet i områden med högt kapacitetsutnyttjande redovisar Trafikverket särskilda kapacitetsförutsättningar. De visar hur Trafikverket kommer att planera kapaciteten för att uppnå effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Se bilaga 4 D.

Det är önskvärt att den sökande deltar aktivt i processen för tilldelning av tillträde till anläggning för tjänst på trafikplatser där rangering och tågbildning är tänkta att utföras. Trafikverket bjuder också in dem som tillhandahåller dessa tjänster. Delaktigheten är viktig för att det vid intressekonflikter och brist på tjänster ska vara möjligt att tillsammans hitta lösningar som är effektiva för alla aktörer.

4.2.1.5 Vägledande principer vid intressekonflikter på trafikplatser

Ansökan om tjänsten *spår för uppställning* utan direkt koppling till ett tågläge beviljas alltid villkorat. Om ansökan om spår för uppställning kopplat till ett tågläge därefter inkommer och beviljas, måste den som fått villkorad uppställning flytta sina fordon (minst 14 dagars förvarning ges).

Vid tilldelning av tjänsterna *tillträde till lastplats* och *spår till kombiterminal*, avsnitt 7.3.3, kommer ansökningar som kan knytas till lossning och lastning av gods att värderas högre än annat användande av spåren (till exempel uppställning) på dessa platser. Tilldelning för enbart uppställning på spår där dessa tjänster erbjuds, beviljas alltid villkorat. En förutsättning är då att ingen ansökan om tjänsterna *tillträde till lastplats* eller *spår till kombiterminal* som kan knytas till lossning eller lastning har inkommit. Om en sådan ansökan inkommer och beviljas, måste den som avtalat om villkorad uppställning flytta sina fordon (minst 14 dagars förvarning ges).

Vid tilldelning av spår som ingår i rangerbangården enligt 7.3.4.3 kommer ansökningar som kan knytas till tjänsten *tillträde till rangerbangård* att värderas högre än andra, exempelvis uppställning, se avsnitt 7.3.4.6.

Spår för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll.

Spårkapacitet för uppställning av godstågsfordon i anslutning till angränsande serviceanläggningar, till exempel tillgång till anläggningar inom godsterminal, medges normalt endast i direkt anslutning till användandet av anläggningen i fråga. Sökande ska på

begäran kunna inkomma med underlag till Trafikverket som visar på koppling till användandet av serviceanläggning.

4.2.2 Ansökan om kapacitet

Ansökan om kapacitet för tågläge och övriga tjänster görs via de e-tjänster som beskrivs nedan. Instruktioner för vad en ansökan om kapacitet för tågläge ska innehålla finns på Trafikverkets webbplats. Motsvarande instruktioner finns även för tjänster.

För ansökan krävs en så kallad company code. Ansökan och tilldelning sker gratis på <https://uic.org/support-activities/it/rics>.

För förflyttningar över driftplatsgräns eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats krävs ansökan om tågläge, se avsnitt 5.3.

Om ansökan gäller kapacitet på mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät räcker det att lämna in ansökan till en av dem, som sedan samordnar ansökan med övriga berörda infrastrukturförvaltare. All internationell trafik ska ansökas via PCS, se avsnitt 4.2.2.1.

Tidplan för tilldelningsprocessen, se avsnitt 4.5.

4.2.2.1 Ansökan om internationell kapacitet för tågläge

Internationell kapacitet för tågläge, inklusive svensk sträcka, ansöks och tilldelas i det internetbaserade verktyget [Path Coordination System](#) (PCS). PCS är en webbapplikation som RNE tillhandahåller till infrastrukturförvaltare, kapacitetsfördelare, godskorridorer, järnvägsföretag och trafikorganisatörer. PCS hanterar kommunikationen och samordningen för ansökningar om internationella tågägen.

Tillgång till PCS är gratis. Ett användarkonto kan beställas via RNE PCS Support: support.pcs@rne.eu. Mer information finns på <http://pcs.rne.eu/>.

All internationell trafik ska ansökas via PCS. Kompletterande ansökan och ad hoc-ansökan om kapacitet för den svenska delen av ett internationellt tågläge kan dock även göras via e-tjänsten MPK korttid. Tjänster kopplade till det internationella tågläget ansöks via e-tjänsterna på Trafikverkets webbplats.

Samtliga förplanerade tågägen (PaPs) som tillhör ScanMed RFC ansöks direkt hos korridororganisationens Corridor OSS-funktion. Ytterligare information finns på [ScanMed RFC:s webbplats](#). Se även avsnitt 4.10.

4.2.2.2 Ansökan om nationell kapacitet för tågläge och kapacitet för övriga tjänster

Ansökan om nationell kapacitet för tågläge och kapacitet för övriga tjänster görs via e-tjänsterna [MPK långtid](#) och [MPK korttid](#). För ansökan krävs behörighet, se [Trafikverkets webbplats](#).

Vid ansökan om användning av bromsprovsanläggningen i Skandiahammen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

Ansökningsportalerna (MPK långtid och MPK korttid) bygger på samma princip, där en vanlig dagkalender används som grund för att beskriva gångdagar. Dock finns det i MPK korttid en påbyggnadsfunktion där det är möjligt att beskriva gångdagar även utifrån en avvikande trafikkalender enligt bilaga 4 C. Den kalendern översätter i sin tur beskrivningen till dagkalendern.

4.2.3 Återtagande av ansökan

Den som efter sista datum för ansökan, men innan kapacitet har tilldelats i tågplanen, vill återta ett ansökt tågläge eller minska längd, vikt eller antal fordon för ett ansökt tågläge ska skicka in begäran om minskat behov via MPK långtid. Begäran kan avse alla eller vissa ansökta gångdagar och hela sträckan eller en delsträcka. För tilldelad kapacitet, se avsnitt 4.8.1.

Den som efter sista datum för ansökan, men innan kapacitet har tilldelats i tågplanen, vill återta en ansökan om tjänster enligt avsnitt 7.1 ska meddela det till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se.

4.2.4 Förslag till tågplan

Förslag till tågplan innehåller fördelning av kapacitet utifrån

- alla ansökningar om tåglagen, såväl nationella som internationella, som inkommit senast 2025-04-14
- tåglagen som är anpassade till de utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningarna och eventuella kapacitetsplaner
- det uppskattade behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglagen och tjänster, såväl nationella som internationella.

I samband med förslag till tågplan redovisar Trafikverket även

- fördelning av kapacitet utifrån ansökningar om tjänster enligt avsnitt 7.1
- behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet.

När förslag till tågplan tas fram kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande. Kapacitet för internationell trafik inklusive gränspassager koordineras av Trafikverket genom avstämningar med infrastrukturförvaltare i berörda länder innan förslag till tågplan publiceras.

4.2.4.1 Sökandes yttranden över förslag till tågplan

Sökandes yttranden över förslag till tågplan lämnas i form av synpunkter. Synpunkter på kapacitet ska lämnas via e-tjänsten för ansökan. Synpunkter som inte kan lämnas via e-tjänsten lämnas i stället via e-post till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se.

Synpunkter kan vara

- generella, det vill säga utgörs av generella synpunkter kopplade till ett trafikupplägg
- specifika, det vill säga röra specifika behov av tågläge och tjänster som avviker från ansökan.

Exempel:

- bruten association
- avvikande referenspunkter

- avgångs- eller ankomsttider som avviker från ansökan
- gångtid.

Nedanstående är inte synpunkter:

- förändringar mot ansökan
- nya tåg
- önskemål om förändrade referenspunkter
- önskemål om större tåglängd eller vagnvikt eller lägre hastighet än ansökt
- önskemål om förändring av fordonstyp eller tågsammansättning som innebär att den föreslagna färdplanen inte kan upprätthållas
- önskemål om fler eller andra gångdagar än ansökt
- önskemål om ändrade tider från ansökan.

Ovanstående förändringar som inte är synpunkter ska skickas in som kompletterande ansökan.

Om yttrandena över förslag till tågplan innehåller behov av ändringar inleds processteget samordning, se avsnitt 4.5.4. Om inga ändringar behövs kan tågplanen fastställas.

4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar

4.3.1 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

De banarbeten som ska genomföras anges som tillfälliga kapacitetsbegränsningar. En tillfällig kapacitetsbegränsning kan bestå av ett eller flera banarbetsobjekt. Banarbetsobjekt innehåller restriktioner (avstängt spår, spänningslöst område eller hastighetsnedsättning). Restriktioner från samma banarbetsobjekt kan vara kopplade till olika tillfälliga kapacitetsbegränsningar, eftersom de kan ha olika trafikpåverkan.

I bilaga VII till direktivet 2012/34/EU anges kraven för en internationellt harmoniserad process för samordning och offentliggörande av kända tillfälliga kapacitetsbegränsningar, inklusive samråd med sökande. Det finns olika klassificeringar av tillfälliga kapacitetsbegränsningar:

Klassificering	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan (uppskattad trafik ställs in, leds om, ersätts med andra trafikslag)
Tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan	Mer än 30 på varandra följande dagar	Mer än 50 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
Tillfällig kapacitetsbegränsning med stor trafikpåverkan	Mer än 7 på varandra följande dagar	Mer än 30 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
Tillfällig kapacitetsbegränsning med medelstor påverkan	7 eller färre på varandra följande dagar	Mer än 50 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
Tillfällig kapacitetsbegränsning med liten påverkan		Mer än 10 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje

Tabell 4.1 Klassificering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Mer information om aktuella tillfälliga kapacitetsbegränsningar finns på [Trafikverkets webbplats](#).

4.3.2 Tidpunkter och information till sökande

Trafikverket fastställer sitt behov av tider i spår inför kommande tågplan vid två tillfällen. Vid det första tillfället fastställs tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor samt stor trafikpåverkan. Vid det andra tillfället fastställs tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan. För tidplan, se avsnitt 4.5.

I samband med att Trafikverket publicerar tillfälliga kapacitetsbegränsningar delges även information om de planerade banarbeten som ger upphov till de tillfälliga kapacitetsbegränsningarna.

Trafikverket genomför samråd för tillfälliga kapacitetsbegränsningar enligt tidplanen i avsnitt 4.5. Synpunkter skickas till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se.

När de tillfälliga kapacitetsbegränsningarna har fastställts kan det av olika skäl behövas ytterligare kapacitetspåverkande åtgärder eller förändringar i en redan fastställd kapacitetsbegränsning. Det kan enligt regelverket (SERA-direktivet bilaga VII) vara aktuellt

- för att återställa säker tågtrafik
- om behovet uppkommer vid en tidpunkt som är utanför Trafikverkets kontroll
- om tidsfristerna när det gäller offentliggörandet av tillfälliga kapacitetsbegränsningar enligt bilaga VII skulle vara kostnadsineffektiva eller onödigt skadliga när det gäller anläggningens livslängd eller skick
- om alla berörda sökande går med på det.

När en sådan situation uppstår ska Trafikverket omgående samråda med berörda sökande. I de fall som tåglägen har fastställts anpassas trafiken utifrån de nya förutsättningarna.

Tillståndsmätning (rullande undersökning av anläggningens status) av järnvägsnätet utgår från mätplaner som ligger till grund för förslag till tågplan.

Se även avsnitt 4.8.2.

4.3.3 Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar är planeringsförutsättningar. Den sökande ska därför anpassa sin ansökan om kapacitet efter dessa.

I samband med att Trafikverket publicerar kända tillfälliga kapacitetsbegränsningar, 24 månader före tågplanens start (X-24), lämnar Trafikverket även förslag till vilka tillfälliga kapacitetsbegränsningar som ska vara planeringsförutsättningar i tågplanen, så kallade utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar. Sökande har tillfälle att lämna synpunkter. Trafikverket tar ställning till synpunkterna och avgör vilka kapacitetsbegränsningar som ska presenteras som utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar. Dessa ingår i den ordinarie samrådsprocessen för tillfälliga kapacitetsbegränsningar X-12 som presenteras på Trafikverkets webbplats.

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, bland annat när det gäller framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster ska vara anpassade efter utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, om inte Trafikverket har angett

något annat. Om en utpekad tillfällig kapacitetsbegränsning exempelvis orsakar trafikavbrott på ordinarie väg mellan två driftplatser, det vill säga den väg som sökande önskar framföra tåget på majoriteten av dess gångdagar, så måste den sökande ansöka om ett omledningsläge för att kunna framföra tåget mellan dessa två driftplatser då den utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningen pågår.

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar publiceras på [Trafikverkets webbplats](#).

För att en tillfällig kapacitetsbegränsning ska presenteras som utpekad tillfällig kapacitetsbegränsning måste den innebära trafikavbrott.

4.3.4 Kapacitetsplaner

När kapacitetstillgången är begränsad i sådan omfattning att punkt 17 i bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU blir tillämplig tar Trafikverket i samråd med sökande fram så kallade kapacitetsplaner. I kapacitetsplanerna presenterar Trafikverket den preliminära fördelningen av den återstående kapaciteten mellan de olika typerna av tågtrafik i enlighet med punkt 17.

Kapacitetsplanerna är en del av planeringsförutsättningarna i processen för kapacitetstilldelning. Trafikverket kan efter sista dag för ansökan i tilldelningsprocessen för ansökningar som fastställs i tågplanen ta kontakt med sökande vars ansökan anses vara felaktig eller behöver kompletteras för att uppfylla kapacitetsplanens krav. Vid dessa kontakter är det viktigt att den sökande svarar snabbt på frågorna, för att inte orsaka onödiga fördröjningar i tilldelningsprocessen. I de fall som svar inte lämnas inom den tidsram som anges i förfrågan, normalt fem arbetsdagar, kan Trafikverket avslå hela eller delar av ansökan om tågläge som berör kapacitetsplanen. Detta kan även ske då det saknas förutsättningar att bevilja en ansökan trots att den anpassats till kapacitetsplanen.

Eventuella kapacitetsplaner redovisas i avsnitt 4.3.4.2 och presenteras i sin helhet i bilaga 4 F samt i samband med tidig dialog inför kommande tågplan.

4.3.4.1 *Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan*

I samrådet vid framtagandet av kapacitetsplanen mellan Trafikverket och kända sökande används tågtyper för att fördela preliminär kapacitet på sträcka med tillfällig kapacitetsbegränsning. Tågtyperna har tagits fram med stöd av bilaga 4 B, avsnitt 3.2 för godstrafik, avsnitt 3.3 för persontrafik samt avsnitt 3.4 för tomtransport.

Vilka tågtyper som ska användas vid fördelningen av preliminär kapacitet utgår från senaste ansökan och vilken prioriteringskategori och kod som angavs i ansökan för innevarande tågplan.

De tågtyper med tillhörande prioriteringskategori och kod som omfattas av bilaga 4 B, avsnitt 3.2, 3.3 och 3.4 är: pendeltåg (SP, RP), regionaltåg (RX, RS, RL, RI, PO), fjärrtåg (FX, FS, FL, FI, PO), godståg (GS, GT, GR, GN, GF, GO) och tjänstetåg (TT, EL).

Hänsyn tas även till relevanta faktorer för att så långt som möjligt tillgodose den sökandes skiftande behov och för att minimera negativa konsekvenser av restriktionen och den sökandes kommersiella, operativa begränsningar samt förväntad trafikutveckling.

Vid eventuell reducering av trafiken samt i de fall där samförstånd vid fördelning av preliminär kapacitet inte nås, tar Trafikverket hänsyn till följande omständigheter vid den preliminära tilldelningen av kapacitet:

- utbud
 - Utbud avser hur mycket trafik med olika tågtyper som bedrivs på den aktuella platsen eller sträckan. Syftet är att säkerställa att de olika typerna av trafik kan bedrivas även när kapaciteten är reducerad. Detta görs som en bedömning med utgångspunkt från hur trafiken erfarenhetsmässigt normalt ser ut, kompletterat med eventuell annan kunskap om trafikens utveckling. Det antal tåg som körs reduceras till en kombination av tågtyper som gör att det transportbehov som normalt uppfylls också kan upprätthållas, om än i begränsad omfattning. Det innebär också att den tillgängliga kapaciteten kan fördelas olika över dygnets timmar samt veckodagar. Fördelningen samråds med potentiella sökande i samband med att kapacitetsplanen tas fram.
- svårigheter att ersätta med annat trafikslag
 - En annan komponent i bedömningen av vilka tågtyper som ska beredas kapacitet vid den begränsade tillgängligheten är möjligheterna att ersätta en tågtyp på annat sätt. Det kan exempelvis vara förutsättningarna för att
 - ersätta tåg med buss eller annat trafikslag
 - hänvisa resande till annat tåg
 - leda om tåg via andra järnvägssträckor
 - föra över godstransport till annat trafikslag
 - tidigare- eller senarelägga transporter.
- tidskänslighet för olika typer av trafik
 - En tredje komponent är bedömning av hur tidskänsliga transporter i de olika tågtyperna är. Avvägningar ska göras mot den eventuella restids- eller transporttidsförlängning som uppkommer om ett tåg inte kan framföras på den tillgängliga kapaciteten. Faktorer som vägs in i detta är
 - tidskänslighet för resande och rimligheten att restiden förlängs om tåget ersätts med buss eller att resande hänvisas till annat tåg
 - att gods inte kan komma fram över huvud taget
 - att transporttiden för gods blir förlängd och innebär att gods blir förstört eller oanvändbart
 - att transporten inte når en viktig anslutning för vidaretransport.

Prioriteringen mellan tågtyper kan variera över dygnet.

Om det vid ansökan till den tågplan som kapacitetsplanen gäller visar sig att ansökningarna överskrider den preliminära fördelningen enligt kapacitetsplanen för de berörda tågtyperna hanteras och regleras den uppkomna bristen i ordinarie tilldelningsprocess men inom samma tågtyp.

4.3.4.2 *Aktuella kapacitetsplaner*

Trafikverket har infört Tågplan 2026 tagit fram två kapacitetsplaner för kapacitetsbegränsningar som uppfyller kriterierna i punkt 17 i bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU:

- Alingsås–Olskroken
- Malmbanan.

Se bilaga 4 F.

4.3.5 Övriga tillfälliga kapacitetsbegränsningars påverkan på tilldelningsprocessen

Ansökan till årlig tågplan samt kompletterande ansökan behöver inte anpassas till tillfälliga kapacitetsbegränsningar som inte är utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar eller har samband med en kapacitetsplan. Tåglägen som inte är anpassade till tillfälliga kapacitetsbegränsningar i den fastställda årliga tågplanen anpassas i stället i den så kallade revisionsprocessen, se avsnitt 4.8.2.1.

För ad hoc-processen utgör kompletterad fastställd tågplan förutsättningar för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge samt tjänster i ad hoc-processen ska vara anpassade till fastställd planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.

4.5 Tilldelningsprocess

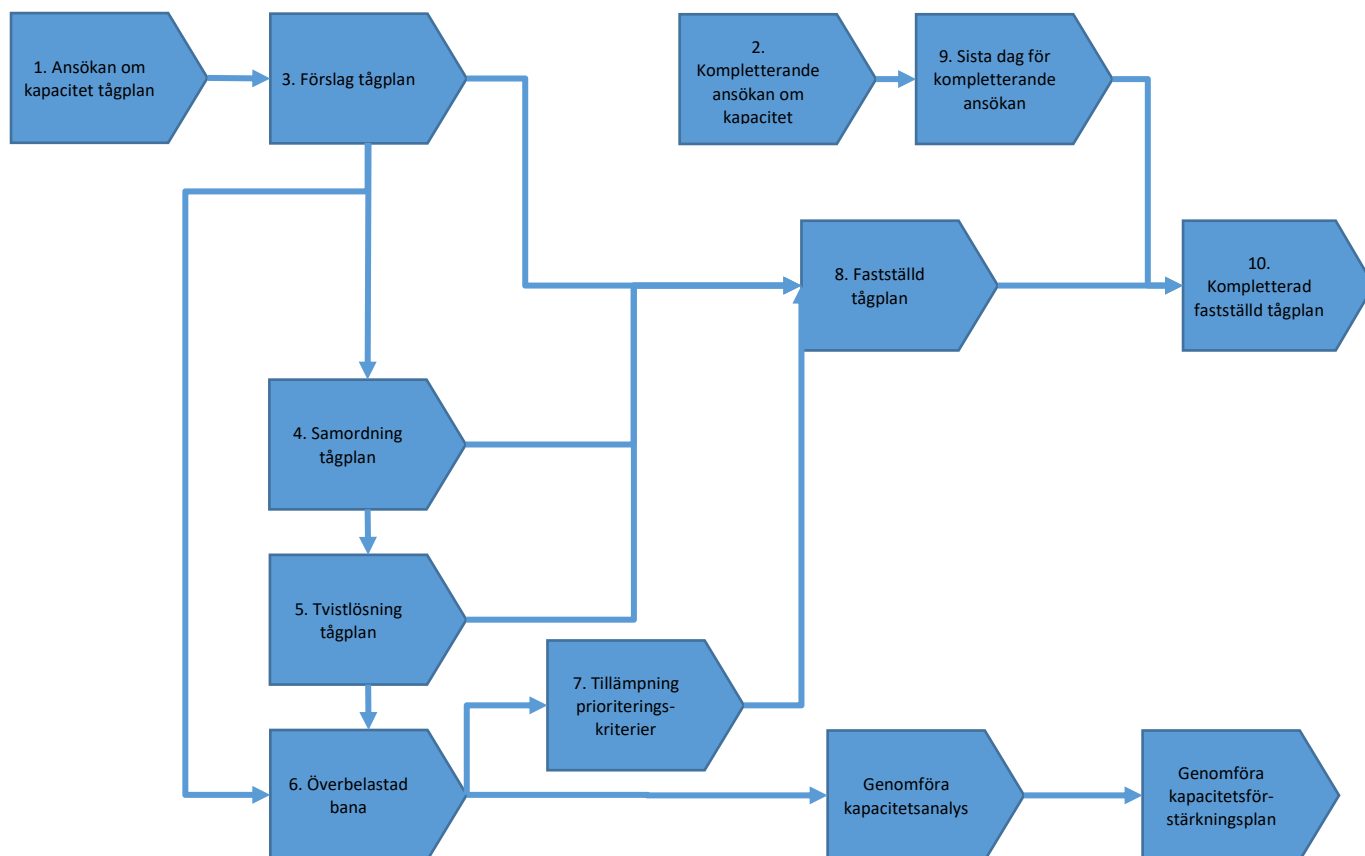
Tidplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	December 2024–juni 2025	Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för Tågplan 2027 och 2028 – för ett ömsesidigt utbyte och för att anpassa trafiken och tillfälliga kapacitetsbegränsningar på bästa sätt.
	Januari–februari 2025	Tidig dialog: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder till dialog om förutsättningarna inför kommande tågplan. Den tidiga dialogen är ett led i Trafikverkets proaktiva arbete och syftar till att underlätta ansökan till Tågplan 2026.
	2025-01-13	Förplanerade internationella godstågslägen (PaP) för ScanMed Rail Freight Corridor i Tågplan 2026 publiceras.
	2025-02-14	Första datum för ansökan till Tågplan 2026.
1	2025-04-14	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.
2	2025-04-15	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.
	2025-05-12–2025-06-16	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026.
3	2025-07-07	Förslag till Tågplan 2026 publiceras.
	2025-07-08–2025-08-08	Synpunkts- och samordningsperiod för tåglägen och tjänster, Tågplan 2026.
	2025-08-08	Synpunkter på förslag till Tågplan 2026 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 09.00.

Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2025-08-25	Fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026.
	2025-08-25	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
4	2025-08-08– 2025-09-01	Fortsatt samordningsperiod för Tågplan 2026.
5	2025-09-02	Sista datum för begäran om tvistlösning som avser tåglägen för Tågplan 2026.
	2025-09-15	Sista datum när tvistlösning för Tågplan 2026 ska vara avslutad.
6	2025-09-15	Sista datum för beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
7	2025-09-19	Sista datum för kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2025-09-23	Fastställd Tågplan 2026 publiceras.
	September 2025	Strategisk dialog, 4–6 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera övergripande preliminära tillfälliga kapacitetsbegränsningar för Tågplan 2029, 2030 och 2031.
	2025-10-07	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd tågplan.
	2025-10-13	Reservkapacitet för ScanMed Rail Freight Corridor publiceras.
9	2025-10-13	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.
	2025-10-14	Första dag för ad hoc-ansökan som avser Tågplan 2026.
	2025-10-22– 2025-11-12	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2027. Gäller även medelstora tillfälliga kapacitetsbegränsningar som påverkar angränsande infrastrukturförvaltare.
10	2025-11-06	Sista datum för Trafikverket att besvara kompletterande ansökningar. Kompletterad fastställd Tågplan 2026 publiceras.
	2025-11-14	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2026.
	2025-11-20	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån kompletterad fastställd tågplan. Gäller sökande som enbart har ansökt om kapacitet i kompletterande ansökan.
	2025-12-12	Publicering och fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2027. Gäller även medelstora tillfälliga kapacitetsbegränsningar som påverkar angränsande infrastrukturförvaltare.
	2025-12-14	Tågplan 2026 börjar gälla (trafikstart).

Tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet



Figur 4.1 Processkarta för tilldelning av kapacitet

4.5.1 Tåglägesansökan för årlig tågplan

Ansökningar om kapacitet för tågläge och övriga tjänster som inkommit senast 2025-04-14 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd tågplan som omfattar kapacitetstilldelningen för tåglägen för perioden 2025-12-14–2026-12-12 samt den fastställda kapaciteten för banarbeten och tjänster under samma period.

4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan

Kompletterande behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2025-04-14 hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och fastställs löpande. Resultatet av de kompletterande ansökningarna om tågläge publiceras i kompletterad fastställd tågplan. Trafikverket redovisar även ansökningar om tjänster. Kapacitet som har tilldelats en sökande i fastställd tågplan kan samordnas och justeras endast om den sökande som har fått kapaciteten tilldelad ger sitt medgivande till detta.

4.5.3 Ad hoc-ansökan

Ansökningar om ny kapacitet, avbokning eller ändring av befintlig kapacitet för tåglägen och tjänster, som inkommit efter den sista dagen för kompletterande ansökan, hanteras inom ad hoc-processen.

Inkomna ansökningar börjar handläggas i den ordningsföljd de kommit in. Handläggningstiderna kan variera utifrån ansökans komplexitet. Svaren kommer att lämnas i nära anslutning till kommande tågplan samt under innevarande tågplan.

Vid förändring av en ansökan ska den sökande återkalla den inskickade ansökan och ersätta den med en ny. Den nya ansökan får då ett nytt inskickat-datum.

För att underlätta handläggning av ansökan ska behovet klart framgå, exempelvis system M, och eventuella associationer till grundläggande tjänster ska vara tydliga.

Ansökan om kapacitet i ad hoc-processen kategoriseras enligt följande:

- Tidpunkt för inlämning av ansökan:
 - **Ad hoc-ansökan:** Lämnas in så snart som möjligt efter att behovet blivit känt för sökande, dock senast 5 arbetsdagar innan första avgång.
 - **Oplanerad ad hoc-ansökan:** Lämnas in mindre än 5 arbetsdagar före tåglägets första avgång. Ansökan behöver inkludera önskan om prioriterad handläggning.
- Antal begärda trafikeringsdagar:
 - **Ansökan om återkommande behov:** mer än en trafikeringsdag med samma ursprung, destination och tidtabell
 - **Ansökan om enstaka behov:** ett behov med en (1) trafikeringsdag eller ett upplägg med en resa tur och retur.

Beroende på kategorisering kommer svar att lämnas enligt följande:

	Ad hoc-ansökan	Oplanerad ad hoc (<5 arbetsdagar)
Enstaka behov	Svar inom 5 arbetsdagar	Prioriterad handläggning behövs för avsteg från FIFU
Återkommande behov	Svar inom en rimlig tidsfrist	-

Tabell 4.3 Tidsfrister i ad hoc-processen

Tidsgränser för ad hoc-ansökan vid tillkommande behov av bevakning av trafikplatser framgår av bilaga 4 A.

4.5.3.1 Prioriterad handläggning vid oplanerad ad hoc-ansökan

Vid behov av en oplanerad ad hoc-ansökan kompletterar järnvägsföretaget sin ansökan i ansökningssystemet med önskemål om prioriterad handläggning, och begär därmed förtur från FIFU (först in, först ut). Begäran om prioriterad handläggning ska i fritextfältet beskriva orsaken till undantaget, en redogörelse för förutsättningarna och varför det inte varit planeringsbart i tidigare skede.

Prioriterad handläggning beviljas när möjlighet finns för Trafikverket att hantera ansökan baserat på aktuellt ansökningsläge och belastning.

4.5.3.2 Erbjudande

Det är möjligt för Trafikverket att dela upp behovet i flera delerbjudande till sökande. Sökande behöver acceptera eller avböja erbjudande från Trafikverket. Om inget svar lämnas av sökande inom 24 timmar från tidpunkten för erbjudandet så förfaller det. Om sökande har valt automatiskt godkännande i ansökan (Bekräftelse "Aldrig/Never") kommer ett erbjudande att skickas ut som sökande automatiskt godkänner.

4.5.4 Samordningsprocess

Samordningsprocessen syftar till att samordna de sökandes behov av kapacitet och tjänster, för att få till stånd en fastställd tågplan utan intressekonflikter. Under samordningen kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande eller bjuda in till samordningsmöten.

Detta processteg hanteras enbart om det finns intressekonflikter. Om alla intressekonflikter blir lösta i detta processteg kan tågplanen fastställas.

4.5.5 Tvistlösning

Om en intressekonflikt mellan oförenliga ansökningar om tåglägen inte bedöms kunna få sin lösning under samordningen, kan sökande som är berörd av konflikten begära tvistlösning senast vid en given tidpunkt, se figur 4.1. Begäran om tvistlösning görs skriftligen till Trafikverket. Sökande som begär tvistlösning ska samtidigt inkomma till Trafikverket med

- en beskrivning av intressekonflikten
- en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen
- en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Sökande som är berörd av konflikten kan föreslå andra lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Trafikverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Trafikverket i samråd med berörda sökande försöker finna lösningar. Om alla intressekonflikter blir lösta i detta processteg kan tågplanen fastställas. Om en intressekonflikt inte fått sin lösning förklarar Trafikverket den berörda delen av infrastrukturen överbelastad, se avsnitt 4.6.

4.5.6 Fastställd tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av fastställd tågplan som presenteras via Trafikverkets e-tjänst.

Kapaciteten redovisas i form av

- tilldelade tåglägen, såväl nationella som internationella
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, såväl nationella som internationella.

I samband med fastställd tågplan redovisar Trafikverket även

- kapacitet som reserverats för tillfälliga kapacitetsbegränsningar
- reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet
- tilldelade tjänster enligt avsnitt 7.1.

Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökt för järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens räkning. Det är den som har ansökt om tågläget som sedan kan tilldelas detta. I samband med tilldelning av tågläget ingår den som ansökt om och tilldelats ett tågläge trafikeringsavtal med Trafikverket.

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågläge vid samma eller nästkommande tågplan. Ett tågläge är dock inte överlåtet om en trafikorganisatör anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

En sökande får till Transportstyrelsen hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut om kapacitetstilldelning stämmer överens med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

4.5.7 Kompletterad fastställd tågplan

Kompletterande ansökningar enligt avsnitt 4.5.2 börjar hanteras efter publiceringen av fastställd tågplan. Den fastställda tågplanen uppdateras löpande utifrån kompletterande ansökan. Detta resulterar i en kompletterad fastställd tågplan.

4.6 Överbelastad infrastruktur

Om en intressekonflikt inte har fått sin lösning under samordning och tvistlösning mellan sökande ska Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen ska Trafikverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

Trafikverket meddelar beslutet till berörda sökande och offentliggör det på Trafikverkets webbplats. Överbelastningsbeslutet ska innehålla information om

- på vilken del av infrastrukturen intressekonflikten finns och under vilka tider
- vilka parter som är berörda
- orsaken till att intressekonflikten inte kunde lösas.

Beslutet om att infrastrukturen är förklarad överbelastad är ett villkor för att Trafikverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten.

Om infrastrukturen förklaras överbelastad ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. Se avsnitt 4.6.2 och 4.6.3.

4.6.1 Tilldelning av kapacitet efter överbelastning

När en del av infrastrukturen har förklarats överbelastad tilldelar Trafikverket kapaciteten genom ett beslut om tilldelning av kapacitet med stöd av prioriteringskriterier. Detta gäller både när överbelastningen har gjorts efter tvistlösning och när infrastrukturen förklarats överbelastad innan samordningen inleds. För detaljer om prioriteringskriterierna, se bilaga 4 B.

I de fall användningen av prioriteringskriterier inte kan lösa konflikten, det vill säga om den samhällsekonomiska kostnadsberäkningen för lösningarna visar samma resultat, kommer särskiljning att tillämpas. Detta beskrivs i bilaga 4B, avsnitt 6.7.

Tilldelningsbeslutet blir en del av fastställd tågplan.

4.6.2 Kapacitetsanalys

Trafikverket offentliggör en kapacitetsanalys på sin webbplats inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad.

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger

- orsaken till överbelastning
- förslag på metoder för att åtgärda intressekonflikten på kort sikt (maximalt ett år) och medellång sikt (maximalt sex år).

4.6.3 Kapacitetsförstärkningsplan

Trafikverket offentliggör en kapacitetsförstärkningsplan på sin webbplats inom sex månader efter det att en kapacitetsanalys avslutats.

Planen upprättas efter samråd med dem som ansökt om kapacitet på den överbelastade infrastrukturen samt varit part i avslutad tvistlösning. Planen anger

- orsaken till överbelastning
- den sannolika framtida trafikutvecklingen
- eventuella hinder för infrastrukturutveckling.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska även innehålla en kostnads- och nyttoanalys för kapacitetsförstärkning, utifrån de alternativ som tagits fram i kapacitetsanalysen. Kapacitetsförstärkningsplanen ska visa vilken eller vilka åtgärder Trafikverket avser att vidta samt en tidplan för detta arbete.

Om det finns en upprättad kapacitetsförstärkningsplan för den överbelastade infrastrukturen, och om denna plan håller på att genomföras, upprättas inte någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

Ansökan om kapacitet för specialtransport görs enligt avsnitt 4.2.2. För hantering av transportvillkor och transporttillstånd, se avsnitt 3.4.3 och 5.4.2.

Om tågläget innefattar transport av farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläge. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.2.2. Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 3.4.4.

4.8 Regler efter tilldelningsprocessen

4.8.1 Regler för sökandes ändringar av tågläge

Om tilldelad kapacitet för tågläge helt eller delvis inte kommer att användas ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören omgående underrätta Trafikverket om detta genom att ändra eller avboka hela tågläget.

Sökande kan även skicka in förändringar på redan befintlig kapacitet, exempelvis förändring av trafikeringsdagar, tidtabell, annonserat tågnummer, transportvillkor (lägga till eller ta bort) eller byte av operatör.

Tågläge ska dessutom ändras i följande situationer:

- ny eller utökad trafikaktivitet som inte ryms inom körplanen
- vagnvikt eller tåglängd som kommer att överskridas

- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Tågläge som ändras eller avbokas ska registreras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören via Trafikverkets e-tjänst för ansökan.

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.8.1.1 *Erbjudande*

Sökande behöver acceptera eller avböja erbjudandena från Trafikverket. Om inget svar lämnas av sökande inom 24 timmar från tidpunkten för erbjudandet förfaller det. Om sökande har valt automatiskt godkännande i ansökan (Bekräftelse ”Aldrig/Never”) kommer ett erbjudande att skickas ut som sökande automatiskt godkänner.

4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

4.8.2.1 *Revision av tågplan*

Tåglägen som inte är anpassade till tillfälliga kapacitetsbegränsningar i den fastställda årliga tågplanen anpassas i stället i den så kallade revisionsprocessen. Möten genomförs med järnvägsföretag och trafikorganisatörer inom ramen för denna process. Trafikverket är enligt bilaga VII till det så kallade SERA-direktivet skyldigt att leverera uppdaterade tåglägen senast fyra månader i förväg för persontåg och senast en månad i förväg för godståg. För att kunna leverera de reviderade tåglägena till sökande enligt de tidskrav som gäller kommer anpassningar till tillfälliga kapacitetsbegränsningar till och med den 28 februari att arbetas in i den fastställda tågplanen.

Trafikverket åtar sig att till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och behöver justeras. Utifrån det har berörda sökande möjlighet att via Trafikverkets e-tjänster identifiera vad konflikten gäller, och att anmäla önskemål om anpassning av trafiken.

I de fall då berörda sökande inte anmäler något önskemål tar Trafikverket fram en trafiklösning för revisionsperioden som ligger i linje med den trafikpåverkan som beskrivs i aktuell tillfällig kapacitetsbegränsning. Möjlighet att följa konstruktionsläget och att lämna synpunkter på konstruktionen ges varje vecka som konstruktionen pågår för aktuell revisionsperiod.

Trafikverket åtar sig att

- till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och kan behöva justeras
- tillhandahålla lösningsförslag som inkluderar de tåglägen som har meddelats
- ta emot underlag som grund för lösningsförslag, om berörda önskar lämna sådant underlag
- basera lösningsförslagen på de publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningarna
- ta emot och hantera inkomna synpunkter på lösningsförslag, i den mån berörda önskar lämna synpunkter, samt om möjligt uppdatera lösningsförslaget utifrån detta
- skicka ut erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag senast fyra månader innan anpassat tågläge ska trafikera, om inte en skriftlig överenskommelse

om kortare tid har träffats med berörda sökande eller en undantagssituation enligt avsnitt 4.3.2 råder.

Järnvägsföretag och trafikorganisatör som berörs av revision åtar sig att

- meddela om tågläge som behöver anpassas i stället ska ställas in
- ta emot erbjudande om uppdaterat tågläge från Trafikverket.

Erbjudande om uppdaterat tågläge skickas med automatiskt godkännande, vilket betyder att det inte kan besvaras.

4.8.2.2 Oacceptabla risker

Trafikverket har rätt att efter samråd ta tillbaka tilldelad kapacitet eller tjänst i den mån Trafikverket i förväg bedömer att användningen av tjänsten och kapaciteten medför oacceptabla risker för person- eller saksador. En sådan oacceptabel risk är att omfattande skador sannolikt kan inträffa, exempelvis vid extrema väderförhållanden.

När Trafikverket har återtagit en tilldelad tjänst har Trafikverkets avtalspart inte rätt till någon ersättning från Trafikverket utöver vad som eventuellt kan följa av Trafikverkets system för verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter.

4.8.3 Regler för tilldelad kapacitet som inte används

Trafikverket har rätt att återta ett tilldelat tågläge om Trafikverkets avtalspart inte använder tågläget i tillräcklig omfattning. Avtalsparten ska då ges möjlighet att yttra sig.

Med tillräcklig omfattning avses att Trafikverkets avtalspart använder tågläget minst en gång per kalendermånad och i en omfattning av minst 60 procent av den tilldelade kapaciteten för tågläget under en tremånadersperiod (kalendermånader).

Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om tilldelad kapacitet inte används kan detta beaktas vid senare tilldelning av kapacitet, vilket medför att ett tågläge kan få lägre prioriteringskategori (bilaga 4 B) eller att Trafikverkets avtalspart kan komma att nekas tilldelning.

4.8.4 Regler för avbokning

Om tilldelad kapacitet för tågläge eller tjänster inte kommer att användas, ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören omgående underrätta Trafikverket om detta genom att avboka hela eller delar av tågläget eller tjänsten.

Tågläge som avbokas ska registreras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören via Trafikverkets e-tjänst för ansökan.

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

Information om det pågående projektet Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR) finns på [Trafikverkets webbplats](#) och [Rail Net Europes webbplats](#).

4.10 Kapacitetstilldelning i godskorridorer

Information om kapacitetstilldelning inom godskorridor ScanMed finns i godskorridorens Corridor Information Document, CID, kapitel 4. CID presenteras på [ScanMeds webbplats](#). En uppdaterad version av dokumentet finns tillgänglig 11 månader före tågplanestart.

Information om ScanMed och ansökningssystemet PCS finns även i avsnitt 1.7, 4.2.1.2, 4.2.2.1 och 4.5.

5. Tåglägestjänster och avgifter

5.1 Inledning

Kapitel 5 redovisar tjänster och avgifter som omfattas av minimipaketet av tillträdestjänster samt de tilläggstjänster och extra tjänster som hör samman med användandet av tjänsten tågläge på Trafikverkets huvudspår. Samtliga tjänster regleras i direktiv 2012/34/EU, bilaga II, som genomförts genom järnvägsmarknadslagen (2022:365).

Tjänsterna är uppdelade i följande kategorier:

- **Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)**
Minimipaketet motsvaras av tjänsten tågläge, se avsnitt 5.3. Här ingår rätten att använda den infrastrukturkapacitet som tilldelats och avtalats enligt definitionen av tågläge. I tjänsten ingår även trafikledning, nödvändig information för att använda kapaciteten med mera.
- **Grundläggande tjänster**
I denna kategori ingår tillträde till spår utöver vad som omfattas av minimipaketet, exempelvis uppställning och tågbildning, se kapitel 7. Här ingår också tillträde till angränsande anläggningar för tjänster i form av bland annat lastplatser och rangerbangårdar samt tillgång till tjänster som tillhandahålls där.
- **Tilläggstjänster**
Här ingår tjänster som Trafikverket erbjuder i direkt anslutning till minimipaketet av tillträdestjänster, exempelvis drivmotorström och transportvillkor för specialtransporter, se avsnitt 5.4. För anslutning till el i samband med uppställning av järnvägsfordon, se avsnitt 7.3.11.
- **Extra tjänster**
I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R, se avsnitt 5.5.

Kapitlet beskriver även vissa krav och förutsättningar för att använda tjänster på Trafikverkets huvudspår. Rätten att använda tilldelad tjänst kan begränsas helt eller delvis och/eller förändras, till exempel på grund av störningar i järnvägstrafiken. Syftet är alltid att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen.

Sökande som transporterar fordon till en anläggning för tjänst för att där använda en av de grundläggande tjänster som beskrivs i kapitel 7, ansvarar för fordonet under hela användandet av den grundläggande tjänsten och fram till att fordonet används i en annan grundläggande tjänst. I detta ligger bland annat betalningsansvaret för användning av tjänster som inte tilldelats enligt vad som anges i avsnitt 8.3.2.

På [Trafikverkets webbplats](#) finns uppräknat it-stöd och e-tjänster, både obligatoriska och frivilliga, som är till hjälp och nytta för den som använder Trafikverkets tjänster på järnväg. Där beskrivs också hur man får tillgång till dem. Trafikverket svarar inte för den utrustning som är nödvändig för att ta del av informationsutbytet mellan Trafikverket och den sökande, och inte heller för den sökandes mottagande av leveransen.

5.2 Avgiftsprinciper

Trafikverket tar ut avgifter i enlighet med 7, 8, 9 kap. i järnvägsmarknadslagen (2022:365).

5.2.1 Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar

Trafikverket ska fastställa avgifter för användning av minimipaketet till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, enligt 8 kap. 3 § järnvägsmarknadslagen. Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, enligt 8 kap. 1 § i samma lag.

Med kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon menas den kortsiktiga marginalkostnaden, enligt proposition 2021/22:83. Det innebär att avgiften, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader, ska fastställas till kostnaden för ett tillkommande tåg när järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Denna kostnad avser vidmakthållande (drift, underhåll och reinvestering) av järnvägsinfrastrukturen.

Kostnaden är skattad till 0,0152 kronor per bruttotonkilometer plus 3,33 kronor per tågakilometer i prisnivå 2016. Skattningarna framgår av två forskningsrapporter som togs fram av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) år 2018². Trafikverket indexuppräknar marginalkostnaden en gång per år.

5.2.2 Avgift för passage av Öresundsbron

Enligt 8 kap. 7 § järnvägsmarknadslagen får infrastrukturförvaltaren, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än vad som följer av 8 kap. 3 och 4 §§ i järnvägsmarknadslagen, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§. En sådan särskild avgift tas ut för godstrafik på Öresundsbro Konsortiets järnvägsnät. Avgiften faktureras av Trafikverket.

5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift

Trafikverket får med stöd av 8 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts (se avsnitt 5.6).

Bokningsavgiften för tåglägen som avbokas mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation, enligt tabell 5.5 i avsnitt 5.6.1, gäller vid normala driftsförhållanden.

Infrastrukturkapacitet som har tilldelats men som inte ska användas ska avbokas, i vissa fall mot en avgift enligt vad som framgår av avsnitt 5.6.

För tåglägen som inte har avbokats och som helt saknar avlästa avgångs- och ankomsttider i Trafikverkets system debiteras 100 procent av tåglägesavgiften samt en kostnad om 1 000 kronor.

Om det är mindre än 24 timmar innan planerad avgångstid från utgångsstation kan järnvägsföretag och trafikorganisatörer ansöka om inställelse. Det kan de göra till och med nästföljande dag efter den aktuella avgångsdagen.

När ett tågläge som faller under ovanstående förutsättningar registreras ska någon av de nedanstående uppgifterna anges, utöver de uppgifter som normalt registreras i samband med avbokning:

² CTS Working paper 2018:22, Marginalkostnader för reinvesteringar i järnvägsanläggningar: En delrapport inom SAMKOST 3, och CTS Working paper 2018:24, Marginalkostnader för järnvägsunderhåll: trafikens påverkan på olika anläggningar.

- förklaring till inställelse samt hänvisning till händelsenummer i OPAL, samt datum för händelse eller
- hänvisning till aktuell störning samt datum för störning.

Undantag från ovanstående regel:

- Undantag kan göras för tåglägen som sträcker sig över flera dygn.
- Förfarandet gäller inte när tågläget framförs på System M. I de fallen gäller att tåglägen ska avbokas omgående.

5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (se avsnitt 5.7) som ska gälla vid normala driftförhållanden, enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. Kvalitetsavgifter ska utformas så, att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att minimera driftstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda, enligt 7 kap. 30 § järnvägsmarknadslagen.

5.2.5 Avgiftsprinciper för tjänster

Avgifter för de grundläggande tjänster som Trafikverket tillhandahåller tas ut med stöd av 9 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen, och får enligt denna bestämmelse inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för de tilläggstjänster och extra tjänster som Trafikverket tillhandahåller, om Trafikverket är ensamt om att tillhandahålla dessa tjänster. Trafikverket indexuppräknar avgifterna en gång per år.

5.2.6 Reduktion av avgifter för viss trafik

I enlighet med 8 kap. 10 § järnvägsmarknadslagen tar Trafikverket inte ut avgifter för användning av *minimipaketet av tillträdestjänster* när det är fråga om museitrafik som bedrivs av ideell museiförening och om ansökan görs i ad hoc-processen, se avsnitt 4.5.3.

5.2.7 Avgiftsprinciper för arbetsfordon

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till Trafikverkets avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur, betraktas de som arbetsfordon och avgift tas då endast ut för el.

Detta innebär att fordon undantas från banavgifter om de framförs i ett eller flera av följande syften:

- transporteras till eller från ett arbete som är avtalat med Trafikverket
- transportera material eller annat gods till eller från ett arbete som är avtalat med Trafikverket
- på Trafikverkets uppdrag utföra ett arbete i rörelse.

Vid ansökan om kapacitet ska det tydligt framgå vilket arbete ansökan gäller.

En förutsättning för undantaget från banavgifter är att inget annat uppdrag utförs samtidigt, exempelvis en godstransport för tredje part.

Fordon som framförs på uppdrag av annan infrastrukturförvaltare än Trafikverket undantas inte från banavgifter.

5.2.8 Emissioner

Trafikverket samlar in uppgifter om förbrukad mängd drivmedel på uppdrag av Energimyndigheten. Uppgifter om antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller antal kubikmeter förbrukat gasformigt drivmedel per fordonskategori eller fordonsindivid, måste därför rapporteras av järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Uppgifter ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på Trafikverkets webbplats. Inloggning med behörighet krävs.

5.2.9 Moms

På avgifterna, förutom boknings- och kvalitetsavgifterna, tillkommer 25 procent moms.

5.2.10 Priser för internationella tåglägen

Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tåglägen. Det kostar ingenting att använda CIS, och det krävs inte heller någon användarregistrering.

Mer information finns på <http://cis.rne.eu/> eller kan beställas via RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

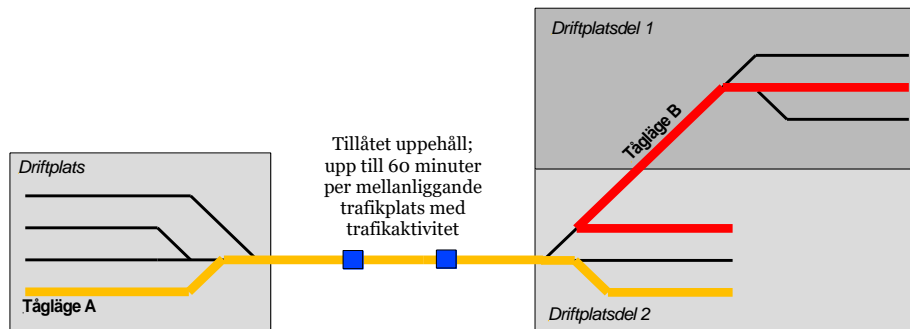
Trafikverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten tågläge, som finns i följande alternativ:

- tågläge för godstrafik
- tågläge för tjänstetåg
- tågläge för persontrafik.

Tjänsten tågläge omfattar hela förflyttningen från en trafikplats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget, till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen. I tågläget ingår uppehåll på upp till 60 minuter per mellanliggande trafikplats med trafikaktivitet. Se figur 5.1, tågläge alternativ A. Maximal uppehållstid på upp till 60 minuter gäller även vid vändning mellan två tåglägen på trafikplats med trafikaktivitet (vid deras gemensamma slut- och startstation).

När en trafikaktivitet på en mellanliggande trafikplats eller vid vändning mellan två tåglägen på en trafikplats är 60 minuter eller mer, krävs ansökan om tjänsten *spår för uppställning*, se avsnitt 7.3.5. Om ansökan om denna tjänst saknas, förbehåller sig Trafikverket rätten att tilldela och debitera tjänsten *spår för uppställning*.

Även för förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om tågläge. Se figur 5.1, tågläge alternativ B.



Figur 5.1 Tågläge alternativ A – mellan driftplatser
Tågläge alternativ B – mellan driftplatsdelar.

Följande ingår i minimipaketet:

- **Den infrastruktur som avtalats för framförandet av tåget**
Rätt att framföra fordon på spår och genom växlar, så att tilldelad kapacitet kan användas enligt de villkor som fastställts i tågplanen. Användandet ska ske i enlighet med trafikeringsavtalet samt enligt tillstånd, licenser och föreskrifter. Om trafikuppgiften så kräver ingår även tillgång till plattform.
- **Kontaktledning**
Rätt att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade banor.
- **Trafikledning**
Trafikledning omfattar tågklarering, övervakning och ledning av trafikverksamheten samt information om tågrörelser. Här ingår även förutsättningar och villkor för trafikens framförande, såsom körplan och körorder samt mätvärden från Trafikverkets detektorer. Via Trafikverkets trafikerings- och kommunikationssystem finns möjlighet att ta del av den operativa information som är nödvändig för att använda tågläget. Se även avsnitt 2.3.10–2.3.14.

Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår.

- **Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer**
Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tågläget. Här avses den information (utöver punkten Trafikledning ovan) som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik som kapacitet har tilldelats för. För detaljerad information, se avsnitt 5.3.4.1.

För information om operativa regler, se kapitel 6.

För uppgifter som ska lämnas före tågs avgång, se bilaga 6 A.

5.3.1 Tågläge för godstrafik

Tågläge för godstrafik avser transport av gods eller förflyttning av tomma godsvagnar.

I tågläge för godstrafik ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.3.

5.3.2 Tågläge för tjänstetåg

Tågläge för tjänstetåg avser förflyttning av enbart dragfordon eller persontrafikfordon som inte är upplåtna för resenärer. Det kan vara förflyttning av fordon av omloppsskäl, till avgångsstation eller från ankomststation eller till och från uppställningsplats, serviceanläggning eller verkstad.

I tågläge för tjänstetåg ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.3.

5.3.3 Tågläge för persontrafik

Tågläge för persontrafik avser transport av resenärer.

I tågläge för persontrafik ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.3 samt *trafikinformation till resenärer*. Denna innefattar den information som är nödvändig för att resenären ska kunna genomföra sin tågresor. För detaljerad information, se avsnitt 5.3.4.2.

5.3.4 Trafikinformation

5.3.4.1 *Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer*

Trafikinformationen levereras till sökande och trafikoperatörer genom olika kanaler. För mer information, se [Tjänstebeskrivning trafikinformation järnväg](#) på Trafikverkets webbplats.

Där det är tekniskt möjligt omfattas följande information:

1. planerade ankomst- och avgångstider på trafikplatser med trafikutbyte
2. uppgifter om var tågen i realtid geografiskt befinner sig
3. punktlighet (i minuter i förhållande till körplan)
4. aktuellt ankomst- och avgångsspår på platser med trafikutbyte
5. beräkningar av ankomst- eller avgångstider vid trafikstörningar som medför en försening på 5 minuter eller mer
6. bedömd förseningsorsak vid försening på 3 minuter eller mer
7. trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta.

När trafikverksamheten sker i form av spärrfärd ingår endast punkterna 1 och 7. Spärrfärd förekommer endast i de fall som de tekniska förutsättningarna för tågfärd inte kan uppfyllas.

5.3.4.2 *Trafikinformation till resenärer*

Trafikinformationen utgår från planerade uppgifter och uppdateras med information om trafikförändringar. Uppgifterna syftar till att ge resenärerna en fullständig och ajourhållen trafikinformation om det aktuella och det förväntade trafikläget.

Utifrån avtalade tåglägen sammanställer Trafikverket annonseringsunderlag per tåg. Annonseringsuppgifterna används exempelvis för annonsering på järnvägsstation, vid publicering av trafikinformation på internet och via Trafikverkets it-system. Uppgifterna ska vid behov kompletteras och ändras av den sökande eller trafikoperatören.

Presentationen i trafikinformationskanalerna kan variera, utifrån behov och tekniska möjligheter.

Trafikverkets annonseringsunderlag baseras på avtalat tågläge samt information om trafiksituationen. Den omfattar

1. annonserat tågnummer
2. annonserad start- och slutstation
3. via-stationer, som är avgörande för resrutten
4. sökande eller tåglägesinnehavare
5. trafikoperatör
6. annonserade ankomst- och avgångstider på platser med resandeutbyte
7. aktuellt ankomst- och avgångsspår på platser med resandeutbyte
8. beräkning av ankomst- och avgångstid för tåg som är 5 minuter försenat eller mer (jämfört med körplan). Om orsaken till förseningen är känd lämnas den vid förseningar på 10 minuter eller mer.
9. samlad information med orsak och prognos för händelser som ger trafikpåverkan på flera tåg.

Nummer 1, 2, 3, 5 och 6 kan i vissa fall ändras av den sökande eller trafikoperatören.

Den sökande eller trafikoperatören ska annonsera inställda tåg och eventuell ersättningstrafik, och ansvarar alltid för att komplettera annonseringen med information om

- avvikelser, bokning, produktinformation, service, tågsammansättning och övrigt
- anvisningar vid eventuell trafikstörning (till exempel inställt och ersättningstrafik).

För detaljerad beskrivning och mer information, se dokument på

<https://bransch.trafikverket.se/annonsering>.

Underlag från den sökande/trafikoperatören till Trafikverket

För att i förväg kunna ge resenären övergripande trafikinformation om en planerad händelse behöver Trafikverket underlag från den sökande/trafikoperatören.

Underlaget ska tydligt beskriva förändringar och/eller kompletteringar i såväl trafikupplägg som eventuell ersättningstrafik och vara Trafikverket tillhanda senast 7 dagar före händelsen, se kontaktuppgifter i bilaga 1 A, avsnitt 5.4.

Den sökande/trafikoperatören ansvarar alltid för att, inom ramen för Trafikverkets riktlinjer, uppdatera och komplettera annonseringsuppgifterna i Trafikverkets e-tjänster.

Samtliga i förväg kända ändringar och kompletteringar ska innehålla uppgift per tågläge och station och ska utföras av den sökande/trafikoperatören via Trafikverkets e-tjänst.

Den information som sökande/tåglägesinnehavare/trafikoperatörer inte kan ändra via Trafikverkets e-tjänst ska förmedlas enligt kontaktuppgifter i bilaga 1 A, avsnitt 5.4.

Detaljerade beskrivningar för arbetet med annonsering finns på Trafikverkets webbplats.

Hållplatser för ersättningstrafik

Vissa stationer har en fastställd plats för ersättningstrafik för tåg. Inom Trafikverkets fastighet ansvarar Trafikverket för fast hänvisningsskyltning till dessa hållplatser, där det är

möjligt. På stationer där alla sökande/trafikoperatörer inte använder samma hållplatsläge för ersättningstrafik kan fast skyltning inte alltid etableras.

Det är normalt sett fastighetsägaren som ansvarar för fast skyltning inom egen fastighet (både byggnader och mark). Utanför Trafikverkets fastighet ansvarar fastighetsägaren för skyltning till ersättningstrafik. Ramavtalet för Trafikverkets skyltstandard är öppet för alla ansvariga aktörer att använda. Detta ger möjlighet att skapa en helhetslösning för skyltning och informationsflöde.

Sökande/trafikoperatörer ska informera Trafikverket om såväl tillfälliga som permanenta hållplatslägen för ersättningstrafik för tåg, vid respektive järnvägsstation. Hållplatslägena ska beskrivas med geografisk placering (hållplatsläge, gatuadress eller annat tydligt kännetecken). Om hållplatsläget har en beteckning, till exempel hållplatsläge A, ska även detta anges i beskrivningen. Det ska framgå vilken hållplats, vilket trafikupplägg, vilken sökande/trafikoperatör som avses, samt i förekommande fall vilken riktning/destination som ersättningstrafiken gäller. Uppgifterna om hållplatser för ersättningstrafik används för uppdatering av fast skyltning samt i Trafikverkets annonseringssystem, om förutsättningar finns för att leverera även dynamisk trafikinformation om hållplatsläget.

Ändringar av hållplatslägen meddelas till support.jarnvag@trafikverket.se senast 12 veckor innan ändringen börjar gälla, för att fast skyltning ska kunna ändras. Om det finns flera hållplatser för ersättningstrafik vid samma station, ska det framgå vilken hållplats som är ändrad, samt i förekommande fall, för vilken riktning/destination som ersättningstrafiken gäller.

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

För tjänsten *minimipaketet av tillträdestjänster* (tågläge) enligt avsnitt 5.3 tas följande avgifter ut:

- spåravgift (kronor per bruttotonkilometer), differentierat efter medelaxellast
- tåglägesavgift (kronor per tågkilometer)
- passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen (kronor per passage).

Vid omledning tas spåravgift och tåglägesavgift ut för faktisk använd färdväg. Undantag gäller i de fall omledning skett enligt TDOK 2023:0120 *Omledning av tågford i driftplats med driftplatsdelar*. I dessa fall ligger planerad färdväg till grund för avgiften på den omledda sträckan inom driftplatsen.

Spåravgift

Marginalkostnader för underhåll och reinvesteringar i spåranläggningen tas ut som spåravgift. Kostnaderna för underhåll har ett orsakssamband med tågens bruttovikt och tågens genomsnittliga axellast. Sambandet innebär att underhållskostnaderna ökar med tågens medelvikt per axel³. Därför tas spåravgiften ut i kronor per bruttotonkilometer och är differentierad efter medelaxellast.

För att spegla detta förhållande är spåravgiften för godstrafik och tjänstetåg uppdelad i fyra nivåer och spåravgiften för persontrafik i två nivåer. För godståg varierar vikten mer än för persontåg, vilket motiverar fler nivåer.

³ CTS Working Paper 2016:21. The impact of axle loads on rail infrastructure maintenance costs

Medelaxellasten beräknas som hela tågets bruttovikt dividerat med tågets totala antal axlar. För godståg beräknas medelaxellasten som:

$$(\sum \text{tjänstevikt}_{\text{drivfordon}} + \sum (\text{egenvikt}_{\text{godsvagnar}} + \text{lastvikt}_{\text{godsvagnar}})) / \sum \text{axlar i tåget}$$

Formeln innebär att man summerar varje drivfordons tjänstevikt med summan av egenvikt och lastvikt för varje godsvagn. Det ger en total tågsvikt som sedan divideras med tågets antal axlar. Därigenom kommer alla fordon som ingår i tåget att påverka avgiften.

På motsvarande sätt beräknas medelaxellasten för persontåg som:

$$\sum \text{tjänstevikt}_{\text{drivfordon, manöverbvagn, personvagn}} / \sum \text{axlar i tåget}$$

Det betyder att man summerar tjänstevikten som angetts för varje drivfordon, manöverbvagn respektive personvagn till en total tågsvikt, som sedan divideras med tågets antal axlar.

Bruttovikt är en av de uppgifter som ska lämnas av den sökande före tågets avgång. Även antal axlar ska anges av den sökande för respektive tåg, i samma it-system som övrig rapportering enligt bilaga 6 A.

Om den sökande inte har rapporterat in total tågsvikt eller antal axlar i enlighet med bilaga 6 A, kan medelaxellasten inte beräknas. För spåravgiften används då i stället den största tillåtna axellast (STAX) som den sökande angett vid ansökan om tågläget, se kapitel 4. Medelaxellast, STAX-klass samt max antal ton för respektive STAX-klass förhåller sig till varandra enligt tabell 5.2 nedan.

	Medelaxellast	STAX-klass	Max antal ton för STAX-klass
Spåravgift godstrafik och tjänstetåg	≤ 10 ton	-	-
	> 10 ton ≤ 17 ton	A	16
	> 17 ton ≤ 25 ton	B, C, D, E	18; 20; 22,5; 25
	> 25 ton	F	30
Spåravgift persontrafik	≤ 17 ton	A	16
	> 17 ton	B, C, D	18; 20; 22,5

Tabell 5.2

Tåglägesavgift

Marginalkostnader för underhåll och reinvesteringar i elanläggningen, signalanläggningen och övriga anläggningsdelar som inte är spåränläggning, tas ut som tåglägesavgift.

Tåglägesavgiften baseras på tågkilometer. Tillsammans med spåravgiften speglar tåglägesavgiften järnvägstrafikens marginalkostnader - de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

För godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen tas en passageavgift ut. På sträckan tas varken spåravgift eller tåglägesavgift ut från godstrafiken.

5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

5.3.6.1 Spåravgift

Spåravgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.2 Tåglägesavgift

Tåglägesavgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Passageavgift framgår av bilaga 1 B.

5.4 Tilläggstjänster och avgifter

5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och erbjuder den till järnvägsföretag och trafikoperatörer. El erbjuds dels via kontaktledning i form av drivmotorström, dels via värmepost, dels via kontaktledning i samband med uppställning. Avgiften för tjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon* består av två delar:

- elförbrukning som beskrivs i detta avsnitt
- anslutningen till el som beskrivs i avsnitt 7.3.11.4.

Ansökan om tillgång till el för *drivmotorström* ingår automatiskt i ansökan om tjänsterna för tåglägen, tillträde till rangerbangård samt spår och spårområde för tågbildning. Den sökande får tillstånd att använda el för drivmotorström i och med att ett trafikeringsavtal tecknas med Trafikverket.

Trafikverket erbjuder järnvägsföretag och trafikoperatörer som köper drivmotorström att välja om de vill lägga till ursprungsgarantier. Kostnaden för ursprungsgarantier tillkommer för varje beställd och använd kilowattimme.

De ursprungsgarantier som finns att välja mellan är

- Förnybar (sol, vind, vatten och biobränsle)
- CO₂-fria (kärnkraft)
- Bra Miljöval.

Beställning görs via en blankett som beställs hos och skickas tillbaka ifylld till elhandel@trafikverket.se. På denna adress går det också att få ytterligare information. Blanketten ska skickas in även för att aktivt välja bort ursprungsgarantier. Beställningen är bindande för det kommande året (år 1) och ska skickas in senast 31 december året före förbrukningen. På blanketten anger järnvägsföretag och trafikoperatörer även det takpris de är villiga att betala. Om takpriset överskrider upphandlas inte ursprungsgarantierna, eftersom priset för ursprungsgarantier bestäms vid genomfört inköp. I beställningen ska även en prognos för det efterföljande året (år 2) anges. Prognosen är inte bindande.

Ursprungsgarantierna kommer att faktureras året efter elförbrukningen, i samband med årsavräkningen.

Järnvägsföretag och trafikoperatörer som väljer att inte beställa ursprungsgarantier kommer att få kilowattimme-pris enligt den svenska residualmixen.

Enligt 4 kap. i lagen (2011:1200) om elcertifikat måste alla elförbrukare under 2026 köpa elcertifikat motsvarande 32,3 procent av sin förbrukning. Trafikverket köper in och tillhandahåller elcertifikat till de järnvägsföretag och trafikoperatörer som förbrukar drivmotorström samt el vid uppställning.

5.4.1.1 Avgift, tillhandahållande av drivmotorström

Trafikverket levererar drivmotorström till järnvägsföretag baserat på en självkostnad för att tillhandahålla tjänsten, i linje med 9 kap. 6 § i järnvägsmarknadslagen. Elkostnaden vidarefaktureras till slutanvändarna. I självkostnaden ingår bland annat kostnaden för elcertifikat samt Trafikverkets kostnader för att hantera elinköpen, såsom avgifter till elbörserna, arvoden till de externa portföljförvaltare som utför handeln på börserna och Trafikverkets personalkostnader för denna verksamhet.

Underlaget för fakturering av elförbrukningen baseras på faktisk förbrukning för fordon med energimätare eller på schabloner. För att beräkna förbrukningen med hjälp av schabloner måste Trafikverket känna till antal och typ av fordon. Informationen ska lämnas till Trafikverket genom självdeklaration.

Det prognostiserade priset för drivmotorström publiceras i [Trafikverkets elprisrapport](#) på Trafikverkets webbplats. Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en information om prisnivån. Priset grundas på utfallet av den aktuella månadens elhandel.

Trafikverket ska inte göra vare sig vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras därför den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen fördelas mellan fordon utan energimätare per förbrukad kilowattimme.

Fordonen har antingen Trafikverkets mätare, egen mätare eller ingen mätare.

Järnvägsföretag som har fordon med egen energimätare och som framförs för första gången i Sverige, ska redovisa att ombordbaserade energimätningssystem uppfyller kraven i TSD 1302/2014 samt redovisa detta i enlighet med EN 50463-5 Järnvägstillämpningar – Energimätning i rälsfordon – Del 5: Bedömning av överensstämmelse.

Fordon med Trafikverkets energimätare

Trafikverkets energimätare har tidsupplösning och GPS, och det går därför att läsa av tid och plats för elförbrukningen. Trafikverket debiterar järnvägsföretagen som har Trafikverkets energimätare med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme för respektive elområde.

För järnvägsföretag som har Trafikverkets energimätare sänds alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem. Om mätdata saknas hanteras debiteringen som för fordon utan energimätare.

Avtal om användning av Trafikverkets energimätare hanteras av Support Järnväg, se bilaga 1 A, avsnitt 4.

Fordon med energimätare som uppfyller TSD 1302/2014

Energimätare som uppfyller TSD 1302/2014 har tidsupplösning och GPS, och det går därför att läsa av tid och plats för elförbrukningen. Trafikverket debiterar järnvägsföretagen som har sådan energimätare med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme för respektive elområde.

För järnvägsföretag som har energimätare som uppfyller TSD 1302/2014 och använder Trafikverkets insamlingssystem, sänds alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem.

För järnvägsföretag som har energimätare som uppfyller TSD 1302/2014 och inte använder Trafikverkets insamlingssystem, måste överenskommelse mellan järnvägsföretag och Trafikverket ske rörande hur debiteringsdata ska överföras till Trafikverket. Kontakta Support Järnväg, se bilaga 1 A, avsnitt 4.

Trafikverket erbjuder tillgång till ett datasamlingssystem i enlighet med TSD 1301/2014, för debiteringsdata från energimätare som uppfyller TSD 1302/2014. Avtal om användning av Trafikverkets datainsamlingssystem hanteras av Support Järnväg, se bilaga 1 A punkt 4.

Om mätdata saknas hanteras debiteringen som för fordon utan energimätare.

Fordon med annan energimätare

Järnvägsföretag som har fordon med egen energimätare ska redovisa elförbrukningen genom självdeklaration månadsvis, med uppgifter om förbrukad energi per fordon. De betalar det medelpris som blir efter att den tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av, se elprisrapporten. De betalar inte elpris för respektive elområde, eftersom energimätarna inte ger information om tid och plats för förbrukningen. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Uppgifter om antal förbrukade kilowattimmar enligt mätarställning per fordonstyp ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts.

Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll.

Fordon utan energimätare

De järnvägsföretag som inte har någon energimätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete⁴ per fordonstyp i bruttotonkilometer enligt bilaga 5 C, tabell 1. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

Uppgifter om antal utförda bruttotonkilometer per fordonstyp som underlag för schablonberäkning ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Tabeller och exempel

I bilaga 5 C redovisas schabloner för förbrukning, förlustpåslag samt exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon med eller utan energimätare.

5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

En specialtransport är en transport som avviker från de krav eller förutsättningar som beskrivs i kapitel 2.

Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport är tjänster avsedda att möjliggöra ett säkert framförande av fordon eller transporter som

- varken är godkända enligt den statiska beräkningsmetoden med Statisk referensprofil A eller enligt den dynamiska beräkningsmetoden med Dynamisk referensprofil SEa, med undantag för kodifierade transporter, se avsnitt 5.4.2.3
- överskrider kod P/C 371 enligt UIC 596-6 (se 5.4.2.3 för kodifierad transport)
- använder den europeiska referensprofilen GC

⁴ Transportarbete betecknar den förflyttning av passagerare eller gods en transporttjänst utfört.

- använder dynamisk referensprofil SEc
- överskrider banans linjekategori
- överskrider linjekategori D2 (STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m)
- har inre axelavstånd större än 17,5 m
- har yttre axelavstånd mindre än 4,5 m
- har buffertöverhäng på minst 2,5 m från yttre hjulaxel för boggivagn eller minst 3,5 meter för 2-axlig vagn (gäller inte RIV/TEN-märkta vagnar)
- är särskilt effektkrävande, det vill säga har en vagnvikt på mer än 2 400 ton och har 3 lok eller fler (med uppfälld strömavtagare).

I karttjänsten presenteras respektive bansträckas linjekategori på en övergripande nivå, se även avsnitt 2.3.5 och bilaga 2 B. Linjekategorin gäller för normalhuvudspår. Avvikande huvudspår och sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än normalhuvudspåret. Länk till karttjänsten finns på Trafikverkets webbplats i anslutning till aktuell järnvägsnätsbeskrivning.

Specialtransporter får framföras under förutsättning att Trafikverket tagit emot ansökan och beslutat om (i följande ordning):

1. transportvillkor
2. kapacitet, anpassad till transportvillkoret (se avsnitt 4.7)
3. transporttillstånd (för transporter med omfattande villkor).

Adressuppgift för frågor om transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport, se bilaga 1 A, avsnitt 5.7.

Vid framförandet av specialtransport ansvarar alltid järnvägsföretaget/trafikoperatören för att transporten

- har giltigt transportvillkor
- har giltigt transporttillstånd, i de fall detta krävs
- framförs enligt den sträcka eller de sträckor som beslutats i transportvillkoret.

5.4.2.1 *Transportvillkor*

Ett transportvillkor beskriver under vilka förutsättningar en transport får framföras. Det kan till exempel vara att fordonet endast får framföras på vissa spår eller att det ska framföras med begränsad hastighet på en viss sträcka.

Ansökan om ett transportvillkor ska omfatta samtliga sträckor där transporten ska framföras. För transportvillkor som innehåller fordon med 12 axlar eller fler kan undantag göras vid behov, vilket avgörs av villkorshandläggare hos Trafikverket.

Ansökan om transportvillkor för specialtransport ska göras via det it-stöd som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Sträckorna (rutterna) i transportvillkoren bevakas löpande när det gäller framkomlighet. Vid förändringar meddelar Trafikverket trafikoperatören via e-post att det finns en ny version av villkoret.

Transportvillkor handläggs helgfri måndag–fredag, 8.00–16.00. Undantag förekommer vid klämdagar och dagar med arbetstidsförkortning. Handläggningstiden är normalt 5

arbetsdagar, men för tunga transporter tillkommer 10 arbetsdagar. Under veckorna 26–33 samt över jul och nyår kan handläggningstiden vara längre. Extraordinära profil- och eller linjekategoriöverskridande transporter kan kräva ännu längre handläggningstid.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till en annan trafikoperatör. Järnvägsföretaget/trafikorganisationsföretaget kan dock ange en eller två alternativa utförare av transporten. Dessa har möjlighet att ansöka om transporttillstånd för specialtransport på transportvillkoret.

Ett beslut om transportvillkor kan endera ha ett specifikt slutdatum eller gälla tills vidare. Om förutsättningarna för ett beslut om transportvillkor ändras, kan beslutet återkallas omgående. Om restriktioner för specialtransport medför att tåget inte kan framföras enligt tidigare fastställt tågläge, kommer tågläget att, om möjligt, planeras om av Trafikverket och anpassas efter det aktuella villkoret. I de fall det inte är möjligt att förändra befintligt tågläge meddelar Trafikverket att en ny ansökan krävs. I förekommande fall är det järnvägsföretaget som ansvarar för att transporten har giltigt transporttillstånd innan avgång.

5.4.2.2 *Transporttillstånd*

Specialtransporter med omfattande villkor kräver extraordinära åtgärder såsom skydd, förbesiktning, efterbesiktning eller åtgärder i anläggningen. Sådana transporter kräver transporttillstånd, vilket är ett kvitto på att den sökande får utföra transporten med omfattande villkor. En ansökan om transporttillstånd ska innehålla uppgift om giltigt beslut om transportvillkor och uppgift om den kapacitet som är avtalad för specialtransporten. Järnvägsföretaget ansvarar för att transporten har giltiga transporttillstånd innan avgång.

Ansökan om transporttillstånd för specialtransport görs via det it-stöd som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Transporttillstånd handläggs helgfri måndag–fredag, 8.00–16.00. Undantag förekommer för klämdagar och dagar med arbetstidsförkortning. I särskilda fall kan transporttillstånd hanteras utanför kontorstid. Handläggningstiden är upp till 12 arbetsdagar för transporter som kräver transporttillstånd. Handläggningstiden för transformatortransporter som kräver transporttillstånd är mer än 12 arbetsdagar.

Om förutsättningarna för ett beslut om transporttillstånd ändras, kan beslutet återkallas omgående.

Specialtransporter som kräver transporttillstånd:

- transporter med omfattande villkor – överskrider referensprofilen och banans största tillåtna axellast och/eller metervikt samt kräver tillfälliga extraordinära åtgärder i anläggningen i samband med framförandet av transporten.

Specialtransporter som kan framföras utan transporttillstånd:

- transporter utan tungvillkor – överskrider referensprofilen, men överskrider inte banans största tillåtna axellast och/eller metervikt
- transporter med tungvillkor – överskrider banans största tillåtna axellast och/eller metervikt samt eventuellt även referensprofil
- effektkrävande transporter.

Specialtransport som inte kräver extraordinära åtgärder får framföras utan transporttillstånd om sökt och tilldelad kapacitet är anpassad till transportvillkoret.

5.4.2.3 Kodifierad transport

Trafikverket tillhandahåller möjligheten att framföra kodifierade transporter under de förutsättningar som anges i IRS 50596-6 (tidigare UIC 596-6). Detta gäller kodifiering upp till P/C 422. Kodifierade banor syns i karttjänsten på [Trafikverkets webbplats](#). Om banans kodifiering är lika med eller större än enhetens kodifiering, får den aktuella kodifierade transporten framföras där.

Vid akut omledning hanteras en kodifierad transport som en specialtransport. När tågläge för en kodifierad transport inte kan användas i sin helhet, tillhandahåller Trafikverket ett rikstäckande transportvillkor. Transporten omleds därefter som specialtransport enligt ordinarie rutin.

5.4.2.4 Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift för ansökan om transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter.

Tjänst	Avgift
Ansökan om transportvillkor för specialtransport, handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Ansökan om transporttillstånd för specialtransport, handläggning	375 kr per påbörjad halvtimme
Bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren: - transportvillkor utan tungvillkor - transportvillkor med tungvillkor - transportvillkor med omfattande villkor	1 kr per kilometer och påbörjad månad 1 kr per kilometer och påbörjad månad 1 kr per kilometer och påbörjad månad
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

Tabell 5.3

Om tjänster som gäller specialtransporter används vid akut omledning av kodifierad transport, debiteras ingen avgift.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 5.2.

Om extraordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder.

5.5 Extra tjänster och avgifter

5.5.1 Telekommunikationsnät

GSM-R

Tillgång till Trafikverkets mobilnät GSM-R, se avsnitt 2.3.12 och 3.4.1.1, kan ges på två sätt:

- Den sökande tecknar ett abonnemangsavtal med Trafikverket.
- Om ett järnvägsföretag/trafikoperatör har ett GSM-R-abonnemang i ett annat lands GSM-R-nät, kan detta abonnemang också användas för tillgång till Trafikverkets nät, om avtal (roamingavtal) har tecknats mellan Trafikverket och det aktuella landets operatör av GSM-R-nätet.

För mer information, se [Trafikverkets webbplats](#).

5.5.1.1 Avgifter, GSM-R

Kommunikationen mellan lokförare och trafikledning är kostnadsfri. Övriga avgifter för tillgång till GSM-R gäller enligt avtal med Trafikverket. Avgifterna är självkostnadsbaserade och i linje med 9 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen (2022:365).

5.5.2 Teknisk kontroll av fordon

För beviljade tåglägen ingår information i form av rådata från Trafikverkets detektoranläggningar längs banan. Se även avsnitt 2.3.14 och 6.4.1.

Tillgång till utökad detektorinformation

Trafikverket kan leverera detektorinformation som, med hjälp av RFID-teknik (Radio Frequency Identification), är kopplad exakt till det fordon informationen gäller. Fordonet identifieras med trådlös dataöverföring mellan RFID-läsare och RFID-taggar monterade på fordonet.

Med tjänsten ges möjlighet att identifiera de fordon som trafikerar järnvägsnätet, utifrån avläsningar av RFID-taggar och axelpulser från axelräknare.

Tjänsten ger möjlighet att via Trafikverkets it-system ta del av, söka i och sortera de mätvärden som registrerats i samband med de egna fordonens detektorpassager. Via Trafikverkets API Järnväg i datautbytesportalen, data.trafikverket.se, levereras mätvärdesrapporter för detektormätvärden och tågsammansättning samt information om detektorstatus. Även mätvärdesrapporter från de akustiska detektorerna levereras via Trafikverkets API Järnväg. För mer information om identifiering och positionering av järnvägsfordon (RFID), se [Trafikverkets webbplats](#).

5.5.2.1 Avgift, tillgång till utökad detektorinformation

Tjänsten *tillgång till utökad detektorinformation* är avgiftsfri.

5.5.3 Provkörning

Villkor för provkörning av fordon

Provkörning av fordon erbjuds enligt de förutsättningar som anges i avsnitt 3.4.5.

Ansökan ska göras skriftligt till Trafikverket på blanketten "[Ansökan om villkor för provkörning](#)", som finns att hämta på Trafikverkets webbplats. I ansökan ska tekniska data för fordonet eller fordonskombinationen beskrivas, liksom själva framförandet och de funktioner som ska provas på fordonet. All dokumentation ska vara Trafikverket tillhanda senast en månad före provkörningen.

Provkörning får genomföras under förutsättning att Trafikverket har tagit emot ansökan och beslutat om

- villkor för provkörning
- kapacitet som är anpassad till beslut om villkor för provkörning.

Järnvägsföretaget/trafikoperatören ansvarar för de säkerhetsmässiga formerna för vistelse i spår för den personal som medverkar i provet (Trafikverkets personal och entreprenörer är undantagna).

Kontaktuppgift för ansökan om provkörning, se bilaga 1 A, avsnitt 6.1.

5.5.3.1 Avgift, villkor för provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Villkor för provkörning av fordon - Handläggning	1 245,73 kr per påbörjad timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad

Tabell 5.4

Avgiften för kapacitet under provkörningens genomförande tas ut enligt avsnitt 5.3.5.

5.6 Andra avgiftsincitament

5.6.1 Bokningsavgift

En bokningsavgift tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet när ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations begär en ändring som medför att kapacitetsbehovet minskar eller att kapaciteten avbokas helt. Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till ändring eller avbokning och registrerad tidpunkt för ändring eller avbokning. Bokningsavgiften tas endast ut för sådana orsaker som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för och som registrerats med kod järnvägsföretag (J).

Den ändrade eller avbokade kapaciteten mäts i förhållande till den kapacitet som upplåtits genom det avtal som tecknats mellan Trafikverket och den sökande samt kapacitet som därefter tilldelats i ad hoc-processen.

Bokningsavgifter beräknas på det planerade tågläges ändrade eller avbokade sträcka.

Vid ändring eller avbokning av tilldelad kapacitet för tågläge före planerad avgångstid tas följande bokningsavgifter ut:

Tidsperiod	Persontrafik	Godstrafik
Mer än 60 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	0 kr	0 kr
Mellan 60 dagar och 49 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	0 kr	0 kr
Mellan 48 dagar och 31 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 30 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 14 dagar och 5 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften
Mellan 4 dagar och 1 dag före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften
Mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften

Tabell 5.5

Ideella museiföreningar som utför museitrafik betalar ingen bokningsavgift för kapacitet bokad i ad hoc, med undantag för avbokningar som sker mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation, då en bokningsavgift på 500 kronor tas ut.

Museitrafik som är bokad och tilldelad i årlig tågplan ska betala både den fasta och den rörliga delen av bokningsavgiften.

Tjänstetåg omfattas inte av bokningsavgiften.

5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med 7 kap. 28 § i järnvägsmarknadslagen (2022:365). Syftet med kvalitetsavgifter är att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet och att förbättra järnvägsnätets prestanda.

5.7.1 Allmänna principer

Kvalitetsavgifterna baseras på avvikelser jämfört med avtalad kapacitet. Avvikelse utgörs av merförseningar på utförd trafik och av ändringar som medför minskad kapacitet eller inställda tåg jämfört med körplanen.

Avgiften för merförseningar bestäms utifrån orsak/orsakskod och antalet merförseningsminuter. Avgiften för ändringar eller inställda tåg bestäms utifrån orsak till ändring eller inställelse samt registrerad tidpunkt. I en dubbelriktad modell betalar såväl Trafikverket som järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna kvalitetsavgifter. I en enkelriktad modell betalar bara Trafikverket kvalitetsavgifter.

Med att orsaka avvikelse som resulterar i kvalitetsavgifter menas att

- ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen vid första mätpunkten
- ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra
- ett tågläge ställs in helt eller delvis, eller ändras på ett sätt som medför minskad kapacitet.

Avgifter baseras på

- antalet merförseningsminuter
- orsak
- helt eller delvis inställt tågläge
- ändring som medför minskad kapacitet
- registrerad tidpunkt för ändringen eller inställelsen.

Följande belastar inte någon av parterna:

- avvikelser som beror på följdorsaker och olyckor, tillbud eller yttre omständigheter
- akut ändrade eller inställda tåg som beror på banarbete enligt fastställd banarbetsplan (B), bristfällig/felaktig planering (W), följdorsaker (F), olyckor/yttre tillbud och externa händelser (samtliga O-koder).

Trafikverket sammanställer avvikelserna och beräknar därefter det totala utfallet. Med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar betalas månatligen kvalitetsavgifter för merförseningar och för ändrade eller inställda tåg.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan inte ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för en avvikelse om de inte begärt förnyad bedömning av orsakskod enligt avsnitt 5.7.7.

Orsakskoder samt huvudprinciper för rapportering av orsakskoder finns redovisade i bilaga 5 B.

5.7.2 Kvalitetsavgift för merförseningar

Den som orsakar avvikelser som ger merförseningar är skyldig att betala kvalitetsavgift för varje minuts försening, från och med den första merförseningsminuten i de fall förseningen överstiger fem minuter.

Dubbelriktad modell

Avgiften gäller för persontrafik, godstrafik och tjänstetåg vid följande orsakskoder:

Ansvarig betalande	Orsakskod	Avgift
Trafikverket	driftledning (D), infrastruktur (I) och ”ej rapporterat”	75 kr per merförseningsminut
Järnvägsföretag/Trafikorganisations	Järnvägsföretag (J)	75 kr per merförseningsminut

Tabell 5.6

Enkelriktad modell

Trafikverket betalar en kvalitetsavgift vid avvikelser för persontrafik och godstrafik med orsakskod driftledning (D) och infrastruktur (I) samt vid ”ej rapporterat” enligt tabellen nedan. Avgiften baseras på de avvikelser som medför merförsening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, eller vid den första mätpunkten vid utgångsstation:

Ansvarig betalande	Tidsperiod	Person- och godstrafik
Trafikverket	30–59 merförseningsminuter	6 000 kr per tillfälle
Trafikverket	60 merförseningsminuter eller mer	14 000 kr per tillfälle

Tabell 5.7

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen med kvalitetsavgifter.

5.7.3 Kvalitetsavgift för inställda tåg

Enkelriktad modell

Kvalitetsavgiften betalas ut för orsaker som Trafikverket är direkt ansvarigt för och som registrerats med orsakskod driftledning (D), infrastruktur (I) och banarbete-förändrat/nyttillkommet (E).

Avgiften gäller för tilldelad kapacitet som är ändrad eller inställd. Avgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till ändring eller inställelse samt registrerad tidpunkt för ändring eller inställelse.

Den ändrade eller inställda kapaciteten mäts i förhållande till det avtal som tecknats mellan Trafikverket och den sökande, inklusive kapacitet som tilldelas i ad hoc-processen.

Kvalitetsavgift för inställda tåg tillämpas tidigast från det datum då fastställd tågplan publiceras enligt avsnitt 4.5, tabell 4.2.

Vid ändringar eller inställelse av tilldelad kapacitet för tågläge betalas följande kvalitetsavgifter ut:

Ansvarig betalande	Tidsperiod	Person- och godstrafik
Trafikverket	Mellan 125 dagar och 84 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	500 kr + 10 kr/km per inställt tåg
Trafikverket	Mellan 83 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	750 kr + 15 kr/km per inställt tåg

Ansvarig betalande	Tidsperiod	Person- och godstrafik
Trafikverket	Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	750 kr + 15 kr/km per inställt tåg
Trafikverket	Mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation	1000 kr + 20 kr/km per inställt tåg

Tabell 5.8

Kvalitetsavgifter beräknas på det planerade tåglägets ändrade eller inställda sträcka.

Museiföreningar som utför museitrafik som bokats och tilldelats i ad hoc-processen är undantagna från kvalitetsavgift för inställda tåg, eftersom de inte belastas med tåglägesavgift. När ett tågläge som tilldelats i långtidsprocessen ställs in, ska museiföreningar dock ersättas med kvalitetsavgift för inställda tåg.

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen för kvalitetsavgifter för inställda tåg.

5.7.4 Rapportering av avvikelser

Trafikverket ska tillhandahålla ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser” (7 kap. 7 § järnvägsmarknadslagen).

Trafikverkets järnvägsnät har ett stort antal mätpunkter som automatiskt registrerar avvikelser från körplanen. För merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i Trafikverkets system för orsaksrapportering senast under tredje dagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation. Huvudprinciperna för rapporteringen av orsakskoder samt orsakskoderna finns redovisade i bilaga 5 B.

Trafikverket tillhandahåller ett system där järnvägsföretag och trafikorganisatörer har tillgång till realtidsinformation om merförseningar och deras orsakskodning samt om inställelser. Trafikverket tillhandahåller även rapporter med sammanställningar av avvikelser.

Järnvägsföretagen föreslår orsakskoder för inställda tåg vid ansökan om inställelse, och Trafikverket fastställer koderna i sitt planeringsverktyg för kapacitet. Orsakskoderna för inställda tåg finns redovisade i bilaga 5 B.

5.7.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftsförhållanden, när det finns förutsättningar för en meningsfull tillämpning. När Trafikverket finner att driftsförhållandena inte längre är normala kan Trafikverket besluta om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av systemet. Trafikverket ska tillämpa möjligheten att stänga av kvalitetsavgiftsmodellen restriktivt. Trafikverket tillkännager informationen på sin webbplats. När driftsförhållandena åter är normala beslutar Trafikverket att tillämpningen av modellen återupptas, efter att berörda parter beretts tillfälle att yttra sig.

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal och som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Om tågläget har börjat användas under normala driftsförhållanden, ska kvalitetsavgift betalas för merförsening och för inställt tåg.

Trafikverket beslutar om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av kvalitetsavgiftssystemet om omständigheterna har störningseffekter på trafiken på nationell nivå. Trafikverkets bedömning baseras på följande tre förhållanden:

- storleken på förseningarna i järnvägstrafiken
- den bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar
- den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.

Trafikverket gör en helhetsbedömning utifrån dessa tre förhållanden. Beslut om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av systemet kan dock fattas utifrån att endast ett av dessa förhållanden råder, om störningseffekten påverkar trafiken på nationell nivå.

5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i avsnitt 5.7.7 benämnda avtalspart) kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av orsakskod till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening eller inställelse.

Varje begäran om förnyad bedömning ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [Trafikverkets webbplats](#). Ansökan ska vara fullständigt ifylld, inklusive en adekvat motivering till kodändring. Ansökan kan inte kompletteras i efterhand. Trafikverkets avtalspart ska bifoga underlag till ansökan, om sådant finns, för att styrka det förslag på ny orsakskod som läggs fram, i enlighet med de anvisningar som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Begäran ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

5.7.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i avsnitt 5.7.7 benämnda avtalspart) kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av orsakskod (i fortsättningen kallad BONO) till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer.

BONO ska innehålla förslag på ny orsakskod på minst nivå 2.

BONO måste vara Trafikverket tillhanda senast under den 6:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation. Trafikverket ska redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under den 9:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

I de fall BONO har resulterat i en ny orsakskod, det vill säga varken den kod som Trafikverket angett eller den kod som avtalsparten föreslagit, och om avtalsparten inte accepterar den beslutade orsakskoden, kan de avtalsparter som berörs av kodändringen skicka en skriftlig begäran om ytterligare förnyad bedömning av orsakskod (i fortsättningen kallad BONO+) till Trafikverket.

BONO+ ska innehålla förslag på ny orsakskod på minst nivå 2.

Om det är möjligt för avtalsparten att använda BONO+ efter avslutad BONO måste denna möjlighet utnyttjas innan eventuell tvistlösning initieras.

BONO+ måste vara Trafikverket tillhanda senast under den 12:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation. Trafikverket ska redovisa sitt slutliga

ställningstagande senast under den 15:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

Om avtalsparten fortfarande inte accepterar orsakskodningen har avtalsparten möjlighet att initiera tvistlösning, se avsnitt 5.7.7.3.

För orsakskoden Ytterligare utredning krävs (YUK) ska avtalsparten förutom information som är obligatorisk för BONO och BONO+ även bifoga sin tillgängliga information om ärendet samt bistå och medverka i utredningen av den faktiska orsaken till händelsen.

Processen beskrivs nedan:

Kalenderdag	Processteg	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas	Tåg trafikerar järnvägsnätet enligt avtalat tågläge.
0-3	Orsakskodning	Händelse som orsakar merförseening (≥ 3 minuter) inträffar. Operativ personal på Trafikverket rapporterar initial orsakskod. Trafikverket granskar inrapporterade orsakskoder, och gör eventuella justeringar.
4-6	Begäran om BONO	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet "Här och Nu" och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden (BONO).
7-9	Behandling av BONO	Trafikverket utreder en eventuell BONO och beslutar om bifall eller avslag, vilket ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning. Trafikverkets avtalspart kan granska fastställd orsakskod i tillsänt beslut. Om parterna är överens om orsakskod läses den kalenderdag 9. Om avtalsparterna inte är överens om orsakskoden efter att BONO har genomförts, finns det möjlighet för berörda avtalsparter att ta ärendet vidare till antingen BONO+ eller tvistlösning.
10-12	Begäran om BONO+	Om BONO har resulterat i en ny orsakskod och det råder fortsatt oenighet om fastställd orsakskod, ges berörda avtalsparter möjlighet att begära ytterligare en förnyad bedömning av orsakskoden (BONO+).
10-12	Begäran om Tvistlösning	Om det råder fortsatt oenighet om fastställd orsakskod efter BONO, och BONO+ inte är tillämplig, har Trafikverkets avtalspart möjlighet att initiera tvistlösning. Begäran om tvistlösning efter BONO ska ha inkommit till Trafikverket senast under den 12:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation, se avsnitt 5.7.7.3.

Kalenderdag	Processteg	Händelse/aktivitet
13–15	Behandling av BONO+	<p>Trafikverket utreder en eventuell BONO+ och beslutar om bifall eller avslag.</p> <p>Beslutet ligger till grund för uppföljning samt eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter i de fall det inte lyfts till tvistlösning.</p> <p>Trafikverkets avtalspart kan granska fastställd orsakskod i tillsänt beslut.</p> <p>Om parterna är överens om orsakskoden, fastställs den kalenderdag 15 efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.</p> <p>Om parterna fortfarande inte är överens om orsakskod efter att BONO+ har genomförts, finns det möjlighet för berörda avtalsparter att ta ärendet vidare till tvistlösning.</p>
16–18	Begäran om Tvistlösning	<p>Begäran om tvistlösning efter BONO+ ska ha inkommit till Trafikverket senast under den 18:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation, se avsnitt 5.7.7.3.</p>

Tabell 5.9

Kontaktuppgifter se bilaga 1 A, avsnitt 8.1.

5.7.6.2 Inställda tåg

Trafikverkets avtalspart kan skicka in en skriftlig begäran om förnyad bedömning av inställelseorsakskod (i fortsättningen kallad BRIO) till Trafikverket, om parten anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för ändring eller inställda tåg.

BRIO ska innehålla förslag på ny orsakskod på nivå 1.

Trafikverkets avtalspart ska bifoga underlag till BRIO, om sådant finns, för att styrka det förslag på ny orsakskod som läggs fram.

En begäran som avser orsakskod för inställda tåg ska vara Trafikverket tillhanda senast under kalenderdag 60 från tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

Kontaktuppgifter, se bilaga 1 A, avsnitt 8.2.

5.7.6.3 Tvistlösning

Trafikverkets avtalspart har möjlighet att initiera tvistlösning om det råder fortsatt oenighet om Trafikverkets orsakskodning efter att BONO, BONO+ eller BRIO har avslutats.

Tvistlösningsfunktionen fattar samtliga beslut i tvistlösningsprocessen.

Begäran om tvistlösning efter avslutad BONO ska ha inkommit till Trafikverket senast under den 12:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

Begäran om tvistlösning efter avslutad BONO+ ska ha inkommit till Trafikverket senast under den 18:e kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

Begäran om tvistlösning efter avslutad BRIO ska ha inkommit till Trafikverket senast under kalenderdag 30 efter den kalenderdag då beslut i BRIO-ärendet fattades.

Trafikverkets avtalspart kan bifoga underlag till ansökan om tvistlösning för att styrka sin begäran. På grund av den begränsade handläggningstid som finns för tvistlösning förväntas att omfattande underlag antingen sammanfattas eller att det i underlaget preciseras vad som är relevant för den aktuella tvisten.

Tvistlösningsfunktionen fattar beslut utifrån tillgänglig information och genomförd utredning.

Beslut i ärendet meddelas parterna senast 10 arbetsdagar efter det att begäran om tvistlösning inkommit.

Om begäran om tvistlösning inkommit under dag som inte är arbetsdag betraktas den som inkommen arbetsdag o.

Processen för tvistlösning beskrivs här schematiskt:

Arbetsdag	Händelse/aktivitet
0	Begäran om tvistlösning inkommer från avtalspart och registreras. Avtalspart bifogar eventuellt nytt underlag till begäran om tvistlösning.
1–10	Den aktuella tvisten utreds. Beslut i ärendet meddelas parterna senast den 10:e arbetsdagen efter att begäran om tvistlösning inkommit. Beslutet ligger till grund för eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter samt för uppföljning.

Tabell 5.10

Kontaktuppgifter se bilaga 1 A avsnitt 8.3.

5.8 Förändringar av avgifter

Avgifterna gäller som huvudregel under hela tågplanen, och eventuella förändringar görs med minst tre månaders framförhållning. Inga ändringar är planerade i den framtida avgiftssättningen.

5.9 Fakturering och betalning

Samtliga avgifter ska betalas mot faktura från Trafikverket. Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst. Avgifterna ska betalas månatligen.

Avgifter ska betalas mot faktura som baseras på lämnade uppgifter och underlag samt underlag från Trafikverket. Om den sökande inte inkommer till Trafikverket med nämnda uppgifter inom angiven frist i järnvägsnätsbeskrivningen, har Trafikverket rätt att utställa faktura på grundval av tilldelade tjänster.

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars påförs dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form.

Järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar. För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall begära en ekonomisk garanti. Den sökande kan uppfylla kravet antingen genom förskottsbetalning eller genom ett kontraktsarrangemang där ett finansinstitut, exempelvis en bank, åtar sig att säkerställa att sådana betalningar betalas när skulden förfaller. Krav på ekonomisk garanti kan bli aktuellt till exempel för företag som har betalningssvårigheter eller som inte skött sina betalningar till Trafikverket på ett tillfredsställande sätt. Om Trafikverket avstår från att kräva ekonomisk garanti kan Trafikverket i stället uppställa andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum.

Om den sökande väljer att uppfylla kravet på ekonomisk garanti genom ett kontraktsarrangemang med ett finansinstitut, ska garantin träda i kraft senast tio dagar före den månad då järnvägsföretaget inleder den tågdrift vars infrastrukturavgifter den avser att täcka.

Trafikverkets avtalspart har inte rätt att innehålla betalning av avgifter och har heller inte kvittningsrätt gentemot fordringar som avser avgifter.

Trafikverket kommer inte att återbetala avgifter på grund av bestridande som är att hänföra till outnyttjad kapacitet.

Om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör betalar för sent vid två eller fler tillfällen under en och samma tågplaneperiod, har Trafikverket rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringsavtal med omedelbar verkan.

För leverantörsfakturor utställda till Trafikverket ska betalningsvillkoret vara 30 dagar, om inte annat överenskomts.

6. Operativ drift

6.1 Inledning

I detta kapitel redovisas regler vid operativ drift och regler vid störningar i planerad drift.

6.2 Regler vid operativ drift

6.2.1 Föreskrifter om elsäkerhet

Övergripande krav på elsäkerhet finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2022:1, 2022:2 och 2022:3. Mer information finns på elsakerhetsverket.se. Se även bilaga 6 C – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde.

För att minska riskerna för att obehöriga personer klättrar upp på fordon och råkar ut för elolycksfall, finns regler för hur fordon får ställas upp under en spänningsförande kontaktledning. Reglerna finns i TDOK 2014:0415 *Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser*.

Överbrygning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Överbrygning innebär att spårfordon med uppfälld strömavtagare leder spänning till en kontaktledningssektion där arbete pågår (TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg*, se definitionen E-skydd modul 1). För att förhindra överbrygning anordnas E-skydd och/eller A-skydd enligt TDOK 2015:0309, modul 12 och 14.

6.2.2 Information före och under trafikutövning

6.2.2.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i de allmänna avtalsvillkoren och i de styrande dokumenten som redovisas i bilaga 3 A. Trafikverket ansvarar för dokumenten och för att de finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats.

Järnvägsföretaget ska sammanställa en linjebok med beskrivning av de linjer som ska trafikeras, med utgångspunkt från information som Trafikverket ska tillhandahålla. I linjeboken ska det finnas uppgifter om förutsättningar för trafikering. Förutsättningarna tydliggör eventuella begränsningar och vad som gäller både på linjen och vid trafikplatser. Underlag till linjeboken finns på Trafikverkets webbplats trafikverket.se/linjeboken.

6.2.2.2 Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning

Järnvägsföretaget ska till Trafikverkets trafikledning meddela avvikelser som de själva förorsakar, på 3 minuter eller mer i förhållande till tågläge, samt avvikelser i användandet av andra tilldelade tjänster. I samband med sådana meddelanden ska järnvägsföretaget också lämna en prognos som visar om avvikelsen kan avhjälpas och i så fall när den kan vara avhjälpd.

6.2.3 Övriga regler

6.2.3.1 Körordersystemet

Genom körordersystemet delger Trafikverket säkerhetsorder till förare. För att få tillgång till systemet krävs trafikeringsavtal med Trafikverket.

Det finns två sätt för förare att logga in och ta ut säkerhetsorder:

- manuellt via webbsida
- via webbtjänst, dator-till-dator (gäller endast tågorder).

Följande förutsättningar gäller för användning av webbtjänst för att ta ut tågorder:

- Trafikverket ansvarar för att informationen är korrekt vid leverans.
- Trafikverket ansvarar inte för fel som uppstår i datatransport eller konvertering av meddelandet till och från järnvägsföretagens datorsystem.
- Järnvägsföretag som använder tjänsten har det juridiska och praktiska ansvaret för att
 - o inhämta eventuella, nödvändiga tillstånd från Transportstyrelsen
 - o förmedla order till förare i oförändrad form och med oförändrat innehåll
 - o på ett säkert sätt, spara och arkivera följande uppgifter om uttagna tågorder: förarens namn, datum, tid och tågorder-id under minst ett år. Företaget ska på förfrågan förmedla denna information till Transportstyrelsen eller Trafikverket inom 24 timmar.

Instruktioner för ansökan om behörighet till körordersystemet finns på Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/trafik/operativ-jarnvagsdrift/korordersystem/>

Tågorder

Föraren ska ha en giltig tågorder för de sträckor som ska trafikeras. Föraren tar ut tågordern via körordersystemet. Om körordersystemet inte är tillgängligt eller om föraren av någon annan anledning saknar giltig tågorder, ska föraren anmäla detta till tågklararen för den driftplats där tåget befinner sig, för att på något annat sätt få den information som tågordern innehåller. Länk för att ta ut tågorder via operativt tågnummer:

<https://ea01.trafikverket.se/Kororder-web/tagorder>

Reservorder

Vid ett längre driftavbrott förmedlar Trafikverkets nationella operativa ledare (NOL) att reservrutinen för körorder ska tillämpas. Reservorder finns på reservorderwebben. I de fall då reservorderwebben inte är tillgänglig har NOL möjlighet att förmedla länkar till en extern lagringsplats där järnvägsföretagen har tillgång till sina reservorder. Järnvägsföretagen ansvarar för distributionen av reservorder till sin personal. Länk till reservorderwebben:

<https://ea01.trafikverket.se/Kororder-web-reservorder>

6.2.3.2 Operativ tåginformation

Inför användandet av tåglägen (se avsnitt 5.3) ska järnvägsföretag senast i samband med tågs avgång rapportera uppgifter om bland annat fordon till Trafikverket. Detta görs maskinellt via Trafikverkets Service eller Common Interface, eller manuellt via en webbapplikation. De uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 6 A.

I samband med trafikering används databasen även för Trafikverkets information om trafiken till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer.

De uppgifter som ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör rapporterat in till Trafikverket är endast tillgängliga för Trafikverket och avtalsparten, med undantag för den trafikinformation som är till nytta för resenärer och allmänhet. Den informationen är även

tillgänglig för marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster till resenärer och allmänhet.

6.2.3.3 *Operativt språk*

Svenska ska användas för säkerhetsrelaterad kommunikation mellan tågpersonal och Trafikverkets trafikledningspersonal. Detta gäller på hela den infrastruktur som Trafikverket förvaltar. I förväg fastställda meddelanden och blanketter tillhandahålls på svenska. Trafikverket tillhandahåller information enligt krav i TSD Drift (EU) 2019/773, i dagligt tal TSD Drift och trafikledning. Information finns på Transportstyrelsens webbsida.

6.3 Operativa åtgärder

6.3.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oföroutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Trafikverket. För att minimera konsekvenserna och snarast återställa kapaciteten på en skadad del av järnvägsnätet finns det särskilda rutiner för olyckshantering. De operativa ledningarna på Trafikverket ska, vid varje enskild störning, i samverkan med berörda järnvägsföretag identifiera och utarbeta optimala åtgärder i syfte att minimera konsekvenser för resenärer och godstransportörer, enligt avsnitt 8.5.1.

6.3.1.1 *Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon*

Vid störningar i järnvägstrafiken, där inte räddningstjänsten eller annan offentlig aktör är ansvarig enligt författning, ansvarar Trafikverket för att evakuering och/eller röjning inleds enligt avsnitt 8.5.1. Både Trafikverket och berört järnvägsföretag ska därefter arbeta för att evakuering och/eller röjning kan påbörjas inom följande tidsfrister:

Påbörjad evakuering:

- inom 60 minuter i storstad
- inom 120 minuter i övriga landet.

Påbörjad evakuering definieras som när första resenären måste lämna tåget oplanerat på annan plats än vid plattform.

Påbörjad röjning:

- inom 120 minuter i storstad
- inom 180 minuter i övriga landet.

Påbörjad röjning definieras som när starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, alternativt växling (röjning inom driftplats) till hjälpbehövande järnvägsfordon.

6.3.1.2 *Bärgning*

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Trafikverket de egna tillgängliga resurserna för bärgning, eller tecknat bärgningsavtal med någon annan.

6.3.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina körplaner. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar eller avtalade avvikelser från körplanen, eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas. Trafikverket har alltid som mål att på smidigaste möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken enligt produktionsplanen.

Om konsekvenserna av en störning skulle vara särskilt svåra för vissa tåg, kan en sökande lämna in en begäran om att dessa tåg ges företräde framför andra (rättidiga) tåg hos samma sökande. Flera sökande kan även komma överens med varandra om att vissa rättidiga tåg hos en sökande får ges lägre prioritet än enstaka, särskilt viktiga tåg hos en annan sökande. Sådana överenskommelser ska meddelas Trafikverket enligt ordinarie operativa kontaktvägar.

En begäran om förändrad, operativ prioritet ska ange vilka tåg som bedöms som särskilt störningskänsliga och motiven för detta (till exempel trafikuppgiften, anslutande transportmedel, snäva fordonsomlopp). Det måste också framgå vilka tåg den sökande är beredd att avstå prioritet för. Begäran måste sändas till Trafikverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att begäran ska kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram.

6.3.2.1 Manövrering av signalställverket på Ånge godsbangård

En extern rangeroperatör hanterar den operativa driften av Ånge godsbangård. Rangeroperatören manövrerar signalställverket för huvudspåren på Ånge godsbangård när denne, enligt överenskommelse med Trafikverket, bemannar rangertornet med egen personal. För tågfärd sker varje enskild manöver av signalställverket på uppdrag av Trafikverkets tågklarare vid trafikcentralen i Ånge. Tågklararen i Ånge begär att rangeroperatören utför åtgärd enligt instruktion TDOK 2016:0522, *Säkerhetsplan för Ånge (Åg)*.

Trafikverket har säkerhetsansvaret för den operativa driften av Ånge godsbangård. Detta förutsätter att åtgärd som avser operativ drift av Ånge godsbangård och som utförs av rangeroperatören på tågklararens begäran, utförs av personal hos rangeroperatören med rätt kompetens (tillsyningsman växling) och lokalkännedom om driftplatsen. Den personalen ska årligen genomgå Trafikverkets kostnadsfria repetitionsutbildning.

6.3.2.2 Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel

I TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ)* finns regler som medger en möjlighet att, i vissa fall och enligt vissa villkor, leda en tågfärd över en driftplatsdel som inte finns i tågfärdens körplan. En sådan omledning är dock endast tillåten på de platser som finns definierade i TDOK 2023:0120 *Omledning av tågfärd inom driftplats med driftplatsdelar*, och under förutsättning att järnvägsföretaget lämnat sitt medgivande (bland annat utifrån genomförd kontroll av ruttkompatibilitet).

6.3.3 Störningar

Information om internationella störningar som påverkar järnvägstrafiken i Sverige sprids i gemensamma och förutbestämda forum, i vilka Trafikverket och berörda järnvägsföretag samråder om hur en störning ska hanteras. Ett sådant exempel är det strategiska kundmötet som Trafikverket och berörda järnvägsföretag håller vid större störningar. Där tar parterna bland annat fram en handlingsplan för hur störningen ska hanteras.

Mer information om hantering av internationella störningar finns i ”International Contingency Management Handbook” på RNE:s webbplats: rne.eu

6.3.3.1 Störningsplaner

För att minimera negativ inverkan på resenärer och godstransportköpare vid tågstörningar inom gällande driftperiod, arbetar Trafikverket med fördefinierade störningsplaner för utvalda områden eller delar av banan. Störningsplaner tas fram i samverkan med berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer och revideras minst en gång årligen i samband med ny tågplan. Varje enskild plan beskriver vilka trafikala åtgärder som kan bli aktuella, med koppling till både resenärshantering och trafikinformation.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer förväntas medverka i framtagandet av störningsplaner. Vid operativa störningar inom en driftperiod utgår man från dessa godkända störningsplaner i störningshanteringen.

6.3.3.2 Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner

För att minska årstidsrelaterade störningar arbetar Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag tillsammans med förebyggande åtgärder. Dessa beskrivs i Trafikverkets väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner. Samtliga årstidsstyrda beredskapsplaner följer en årlig kalender som innehåller bestämda veckor för förberedelser och aktivering enligt nedan.

	Vårberedskap (vecka)	Sommarberedskap (vecka)	Höstberedskap (vecka)	Vinterberedskap (vecka)
INFÖR – nationellt utkast årstidsstyrd beredskapsplan klar	5	16	29	40
<i>Årstidsstyrd beredskapsplan</i>				
• Kompletteringar från berörda parter både internt och externt	6–9	17–20	30–33	41–44
• Fastställelse beredskapsplan	10	21	34	45
UNDER – aktiveringsperiod årstidsstyrda beredskapsplaner	12–22	23–35	36–46	47–11
EFTER – nationellt utkast till uppföljningsrapport klart	23	36	47	12
Uppföljning årstidsstyrd beredskapsplan				
• Kompletteringar från berörda parter både internt och externt	24–25	37–38	48–50	13–14
• Fastställelse uppföljningsrapport	26	39	51	15

Tabell 6.1

Trafikverkets väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner presenteras på [Trafikverkets webbplats](http://trafikverket.se).

6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer

Fastställd rutin för hur evakuerings- och röjningssituationer ska hanteras finns i bilaga 6 B. Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i dialog hitta en lösning på problemet. Om det inte går att komma överens har Trafikverket befogenhet att besluta om hur situationen ska hanteras.

När röjningen avslutats svarar järnvägsföretaget för bärgningen av egna fordon från den plats som Trafikverket anvisar. För att minimera trafikstörningar är det viktigt att detta sker så snabbt som möjligt. Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar Trafikverket järnvägsföretagets fordon och egendom.

Trafikverket och järnvägsföretaget kan komma överens om att bärgningen kan påbörjas innan röjningen avslutats.

6.3.3.4 Röjning vid/med skadad strömavtagare

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömavtagare eller något annat fordon, enligt bilaga 6 A, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Trafikverket.

Vid röjning utför Trafikverket nedbindning eller demontering av järnvägsföretagets strömavtagare. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömavtagaren med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömavtagarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller deras strömavtagarmodell inte finns i bilaga 6 A, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Trafikverket omgående se till att egen personal infinner sig på olycksplatsen. Denna personal ska då utföra arbetsjordning och nedbindning eller demontering av strömavtagaren.

6.3.3.5 Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud till olyckor samt avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik, framgår av de allmänna avtalsvillkoren i kapitel 8.

6.3.3.6 Krissituationer

Vid krissituationer och höjd beredskap har Trafikverket rätt att övergå från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten tas utifrån samhällsnytta och samhällsfunktion. Trafikverket informerar berörda om när krissituation gäller.

De operativa kontaktvägar som gäller vid normala förhållanden ska så långt möjligt gälla även vid kris.

6.4 System för tåglägesinformation och övervakning

6.4.1 Teknisk kontroll av fordon

När fordon passerar en detektoranläggning registreras mätvärden i realtid. Hanteringen vid ett larm beskrivs i TDOK 2020:0074 *Detektorer. Hantering av larm efter konstaterade skador*.

Se även avsnitt 2.3.14 och 5.5.2.

6.4.2 Tåglägesinformation för internationella tåg

Train Information System (TIS) visar tåglägesinformation för internationella tåg. Tillgång till TIS är gratis. Ett användarkonto kan beställas via RNE TIS Support: support.tis@rne.eu. Mer information finns på RNE:s webbplats tis.rne.eu.

7. Anläggningar för tjänster

7.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs de grundläggande tjänster samt tilläggs- och extratjänster (enligt järnvägsmarknadslagen 9 kap. 1 § och 4 §) som är kopplade till de anläggningar som Trafikverket förvaltar, i enlighet med direktiv 2012/34/EU samt förordning 2017/2177/EU. De anläggningar och tjänster som beskrivs innefattar:

- stationer för passagerare
- godsterminaler
- rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter
- spår för uppställning
- underhållsanläggningar
- andra tekniska anläggningar
- havs- och inlandshamnsanläggningar
- undsättningshjälpmedel
- bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle
- anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon.

Anläggningar för tjänster omfattar installationer, mark, byggnader och utrustning som helt eller delvis iordningställts för att medge att de tjänster som beskrivs i detta kapitel tillhandahålls.

De tjänster som är kopplade till tågläge beskrivs i kapitel 5.

7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

Enligt EU-förordningen 2017/2177 ska tjänsteleverantörer för tjänster relaterade till transport på järnväg upprätta en anläggningsbeskrivning. Vad en anläggningsbeskrivning ska inbegripa beskrivs i förordningens artikel 4.

Tjänsteleverantörer ska offentliggöra sina anläggningsbeskrivningar till den infrastrukturförvaltare som anläggningen är knuten till eller, om denna infrastrukturförvaltare är undantagen från att publicera en järnvägsnätsbeskrivning, till den största infrastrukturförvaltaren. I de fall detta knyts till Trafikverket i rollen som infrastrukturförvaltare, ska tjänsteleverantörer tillhandahålla den relevanta länken eller publiceringsfärdiga informationen till Trafikverket.

Transportstyrelsen utövar tillsyn över anläggningsbeskrivningarna och tjänsteleverantörerna. Trafikverket tillhandahåller plats på sin webbplats, för länkar till anläggningsbeskrivningarna.

Trafikverket uppdaterar webbplatsen löpande med de länkar till anläggningsbeskrivningar som har skickats från dem som uppfyller kriterierna som tjänsteleverantör enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365). För att länkarna ska publiceras ska det formulär som finns på Trafikverkets webbplats vara komplett ifyllt.

Länklistan och mer information om detta finns på <https://bransch.trafikverket.se/anlaggningsbeskrivning>.

Rail Facilities Portal (RFP) är en gemensam europeisk webbportal där tjänsteleverantörer kan publicera sina anläggningbeskrivningar. Det kostar ingenting att använda RFP, och det krävs inte heller någon användarregistrering. Mer information finns på <http://railfacilitiesportal.eu>.

7.3 Anläggningar för tjänster som förvaltas av Trafikverket

I följande avsnitt finns information om de anläggningar för tjänster som Trafikverket tillhandahåller, inklusive beskrivning av tjänster, avgifter och villkor för tillträde och tilldelning. För tillgång till andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets, se uppgifterna under avsnitt 7.2.

7.3.1 Gemensamma bestämmelser

Informationen i detta avsnitt är gemensamma bestämmelser för samtliga tjänster i kapitel 7. Om andra bestämmelser gäller, beskrivs de under respektive tjänst.

Avgifter för tjänster

För information om avgifter för tjänster och avgiftsprinciper, se avsnitt 5.2.

Tilldelning av tjänster

Information om processen för ansökan och tilldelning av tjänster beskrivs i detalj i kapitel 4. För information om ansökan och tilldelning av tjänster på driftplatser samt vägledande principer vid intressekonflikter, se avsnitt 4.2.1.4 och 4.2.1.5. Avvikelser från tilldelad tjänst samt avbokning av tjänster beskrivs i avsnitt 8.3.2.

Trafikverket ska enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365), genom samarbete med andra tjänsteleverantörer inom anläggningar för tjänster, säkerställa icke-diskriminerande tillträde för genomfartstrafik som krävs för att nå en annan anläggning för tjänster.

Villkor för tillträde

För tillträde till Trafikverkets tjänster och anläggningar krävs att villkor enligt kapitel 3 uppfylls. För tekniska villkor, såsom banans bärformåga och maximal tåglängd, se avsnitt 2.3.

7.3.2 Stationer för passagerare

7.3.2.1 Allmän information

Nedan beskrivs de tjänster som Trafikverket tillhandahåller vid stationer för passagerare.

7.3.2.2 Tjänster

De grundläggande tjänster som Trafikverket tillhandahåller på dessa trafikplatser är *spår vid plattform* och *tillgång till plattform*.

Spår vid plattform

Trafikverket tillhandahåller spår vid plattform som en del av tjänsten *tågläge* eller i form av tjänsten *spår för uppställning*. Se avsnitt 5.3 och 7.3.5.2.

Tillgång till plattform

Trafikverket förvaltar på vissa platser plattformar, och i många fall plattformsförbindelser, såsom gångbroar och gångtunnlar. De har en varierande grad av utrustning, exempelvis väderskydd, bänkar, hissar, rulltrappor, plattformstak och allmänbelysning.

Tjänsten omfattar tillgång till plattform för resandeutbyte. I samband med användande av tågläge för persontrafik, eller i särskilda fall tågläge för tjänstetåg, ingår tjänsten i tågläget. Se avsnitt 5.3. I andra fall söks tjänsten i samband med övrig ansökan om kapacitet för tågläge.

Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer

Trafikverket tillhandahåller på vissa platser tillträde till allmänna utrymmen för resenärer på plattformar.

7.3.2.3 Beskrivning av anläggning

Trafikplatser med möjlighet till resandeutbyte visas i karttjänsten och i bilaga 2 B. Mer detaljerad information, med uppgifter om bland annat höjd, möteslängder, spår med möjlighet till resandeutbyte och användbar plattformslängd, finns i bilaga 2 A, fliken Plattformar. Se även fliken Kommande infrastrukturförändringar på trafikplatser.

7.3.2.4 Avgifter

Spår vid plattform

Avgiften för tjänsten ingår i tjänsten *tågläge* och tjänsten *spår för uppställning*.

Tillgång till plattform

Ingen avgift tas ut för tjänsten.

7.3.2.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.2.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Allmän information

I följande avsnitt listas de tjänster som finns kopplade till terminaler och lastplatser. Dessa består av avgränsade områden som är anslutna till järnvägsnätet och avsedda för lastning och lossning av gods och lastbärare eller för omlastning från järnväg till andra trafikslag.

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för lastning och lossning av gods.

Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning presenteras i karttjänsten och i bilagorna 2 B och 7 A. Läs mer om tjänsten *tillträde till lastplats* i avsnitt 7.3.3.2.

En lastplats är en enkel och mindre anläggning som i regel består av ett lastspår med en tillhörande lastyta. I anslutning till lastplatsen kan det förekomma en lagringsyta.

Trafikverket äger ett antal lastplatser. Andra ägare av lastplatser är kommuner, hamnar och privata aktörer.

Trafikverkets lastplatser ska i första hand användas för lastning och lossning av timmer, sten och grus samt för övrig vagnslasttrafik. Container- och trailertrafik bör inte bedrivas på lastplatserna, utan i första hand på kombiterminaler och i hamnar.

Det kan finnas vissa begränsningar när det gäller lastplatsernas beskaffenhet, till exempel bärighet, föroreningar och nedskräpning. Vid vissa platser kan det finnas restriktioner för bullrande verksamhet.

En kombiterminal är en större och mer omfattande anläggning, oftast med mer än ett lastspår samt en stor yta för uppställning. Trafikverket förvaltar inga kombiterminaler, men har järnvägsanslutning till ett flertal. I karttjänsten presenteras dessa terminaler. Se också bilaga 2 B. Läs mer om tjänsten *spår till kombiterminal* i avsnitt 7.3.3.2. För tillgång till andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets, se avsnitt 7.2.

7.3.3.2 Tjänster

De grundläggande tjänster som kan användas i samband med lastning och lossning av gods är *spår till kombiterminal* och *tillträde till lastplats*.

Spår till kombiterminal

Trafikverket förvaltar spår till kombiterminaler där andra aktörer tillhandahåller markytor, anläggningar och tjänster. För ansökan om spår för uppställning i samband med lastning och lossning på spår till dessa terminaler, se avsnitt 7.3.5. I karttjänsten presenteras dessa terminaler. Se också bilaga 2 B.

Tillträde till lastplats

Tjänsten omfattar att spår och en begränsad markyta intill spåret (upp till 12 meter, räknat från ytterkant på den närmaste rälen) tillsammans upplåts för lastning och lossning med egna hanteringsresurser. På vissa platser ingår även lastkaj. Lagring av gods är inte tillåten. Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning presenteras i karttjänsten och i bilagorna 2 B och 7 A.

Lämpliga ytor i anslutning till lastplatser kan finnas tillgängliga för arrenden med upplåtelsestider på minst 6 månader, exempelvis för lagring av gods. För mer information och kontaktuppgifter, se Trafikverkets webbplats

<https://bransch.trafikverket.se/fastigheter>.

Tjänsten har följande förutsättningar:

- knyts till ett ankommande eller avgående tågläge
- upplåts endast för lastning och lossning
- avtalas i perioder på upp till tolv timmar.

När lastplatsen lämnas ska den som använt tjänsten försäkra sig om att

- lastytan är tom på gods
- lastytan är skrapad och/eller sopad från rester av hanteringen
- sådant som samlats in vid städningen är bortforslat från lastplatsen
- gångbanor längs spåret är rensade från hinder
- järnvägsinfrastrukturen kan besiktas (till exempel räler, sliprar, befästningar och skarvar), vilket innebär att anläggningen ska vara rensad från skräp.

Trafikverket röjer snö från spår, växlar och övergångar. Om spårgående fordon används, kan snön komma att läggas upp i zonen mellan spåret och lastytan. Den som använder tjänsten ansvarar för snöröjning och sandning på lastytan, och i vissa fall även på tillfartsvägar till lastytan. Snö som röjts undan ska läggas upp på en plats som passar för ändamålet.

Den som använder tjänsten och anlitar entreprenörer som vistas inom Trafikverkets anläggningar är skyldig att se till att anlidade entreprenörer deltar i den samordning som Trafikverket anordnar, bland annat om arbetsmiljöregler.

I tjänsten *tillträde till lastplats* ingår tillgång till

1. de spår som avtalats på lastplatsen

Här avses rätten att använda tilldelade spår för uppställning av fordon i samband med lastning och/eller lossning av järnvägsvagnar. Detta ska ske enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. lastyta

Lastytan närmast intill lastspåret får användas. Lastytan kan bestå av en lastkaj eller en markyta. Användandet ska ske enligt fastställda villkor.

3. trafikledning

Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår.

4. trafikinformation till sökande och trafikoperatörer

Se avsnitt 5.3.4.1.

Trafikverket erbjuder även tjänsten *spår för uppställning* (utan lastyta), se avsnitt 7.3.5.

För mer information om lastplatser samt villkor för användande av dessa, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

7.3.3.3 Beskrivning av anläggning

Mer detaljerad information, bland annat om namn på trafikplats, typ av lastplats och tekniska egenskaper såsom spårlängd, finns i bilaga 7 A. I bilaga 2 B, fliken Platsdata, listas även trafikplatser med lastplats och kombiterminal. Karttjänsten visar övergripande placeringen av lastplatser och kombiterminaler med järnvägsanslutning.

7.3.3.4 Avgifter

Tjänst	Avgift
Tillträde till lastplats	11,98 kr per antal påbörjade timmar och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 7.1

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad tjänst.

Räkneexempel: Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 18.00 och 200 meter räknas den som två påbörjade timmar och två påbörjade hundratal meter spår. Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 18.01 och 201 meter räknas den som tre påbörjade timmar och tre påbörjade hundratal meter spår.

7.3.3.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.3.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

7.3.4.1 Allmän information

Det finns två typer av bangårdar: rangerbangårdar och övriga bangårdar. Nedan följer en kort beskrivning av vilka förutsättningar som gäller för dessa två typer.

Rangerbangårdar definieras utifrån följande funktioner:

- växlingsautomatik
- rangervall
- infartsspår
- riktningsspår
- rangerbromssystem.

Rangerbangårdar med rangerbromssystem:

- rangerbangård kategori 1, har minst 8 infartsspår och minst 26 riktningsspår vilka ligger i serie med varandra: Hallsbergs rangerbangård, Malmö godsbangård och Sävenäs rangerbangård; se karttjänsten. Hallsbergs rangerbangård har även en utfartsgrupp i serie med riktningsspåren.
- rangerbangård kategori 2, har högst 7 infartsspår och högst 25 riktningsspår vilka ligger parallellt eller i serie med varandra: Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Helsingborgs godsbangård, Sundsvalls rangerbangård och Ånge godsbangård; se karttjänsten.

Övriga bangårdar

Övriga bangårdar finns på driftplatser och definieras utifrån att följande två punkter uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

Tågbildningstjänster

Med tågbildningstjänster avses rangering, växling och andra tillhörande tjänster för att planera och koordinera fordonsrörelser samt upplösa och bilda tåg. Trafikverket erbjuder ingen tjänst för rangering, utan hänvisar till andra tjänsteleverantörer. Se avsnitt 7.3.4.6.

7.3.4.2 Tjänster

De grundläggande tjänster som tillhandahålls av Trafikverket på dessa trafikplatser är *tillträde till rangerbangård och spår eller spårrområde för tågbildning*.

Tillträde till rangerbangård

En rangerbangård är en anläggning som är byggd för att upplösa, sortera och bilda godståg. Rangerbangårdarna och de sidospår som tillhör respektive anläggning framgår av avsnitt 7.3.4.3. Tjänsten omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård. Tjänsten knyts till ett ankommande tågläge och tilldelas av Trafikverket i dialog med den sökande.

I tjänsten ingår

1. **tillgång till de sidospår, växlar och rangerspecifika anläggningar som finns på rangerbangården**

Här avses rätten att använda tjänsten enligt de villkor som fastställts i tågplanen,

trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter. På vissa rangerbangårdar kan inskränkningar förekomma.

2. **anslutning till el via kontaktledning eller värmepost**

Här avses rätten att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade rangerbangårdar. Dessutom ingår rätten att ansluta till el via värmepost.

3. **trafikledning**

Här ingår även rätten att, där så är möjligt, ta del av operativ information via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår.

4. **trafikinformation till sökande och trafikoperatörer**

Se avsnitt 5.3.4.1.

Spår eller spårrområde för tågbildning

Denna tjänst är avsedd att tillhandahållas på trafikplatser där Trafikverket ser behov av att detaljplanera fordonsrörelser, på spår som inte tillhör de rangerbangårdar som redovisas i avsnitt 7.3.4.1.

Tjänsten består av rätten att under en angiven tidsperiod utföra fordonsrörelser inom en driftplats eller driftplatsdel. Tjänsten är tillgänglig bara för den som också har, eller ansöker om, *spår för uppställning* och då endast för förflyttning av fordon på och mellan dessa spår.

På grund av att Trafikverket saknar planeringsstöd som gör det möjligt att tilldela infrastrukturen så detaljerat, tillhandahålls inte tjänsten under Tågplan 2026. Det innebär att iordningställande av tåg och förflyttning av fordon kan ske i det operativa läget, genom att exempelvis begära de växlingsvägar som behövs för rörelsen. På så sätt kan förflyttning ske utanför den signal som avgränsar de spår som tilldelats för tjänsten *spår för uppställning*.

I tjänsten *spår eller spårrområde för tågbildning* ingår tillgång till

1. **de spår och växlar som behövs för uppgiften**

Här avses rätten att använda tjänsten enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. **kontaktledning**

Här avses rätten att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade driftplatser.

3. **trafikledning**

Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår. I trafikledning ingår även rätten att, där så är möjligt, ta del av operativ information via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem.

4. **trafikinformation till sökande och trafikoperatörer**

Se avsnitt 5.3.4.1.

7.3.4.3 *Beskrivning av anläggning*

Nedan listas de rangerbangårdar där Trafikverket tillhandahåller tjänsten *tillträde till rangerbangård*.

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i tjänsten tillträde till rangerbangård	Förhöjd säkerhet	Bromsprovnings-anläggning
Borlänge rangerbangård	Blg	10–31	Ja	
Gävle godsbangård	Gäb	102–119	Ja	
Hallsbergs rangerbangård	Hrbg	11–18, 21–28, 31–38, 41–48, 201–211, 301–308	Ja	Spår 11–48, 201–212
Helsingborgs godsbangård	Hbgb	11g–35g, 73g–82g	Ja	
Malmö godsbangård	Mgb	14–39	Ja	
Sundsvalls rangerbangård	Suc	5–7, 10–14		
Sävenäs rangerbangård	Sär	101–110, 1–34	Ja	Spår 1–30
Ånge godsbangård	Åggb	11–31, 102–106		

Tabell 7.2

7.3.4.4 Avgifter

Tjänst	Avgift
Tillträde till rangerbangård	104,85 kr per ankommande fordonssätt

Tabell 7.3

Avgiften tas ut för tilldelad, ej avbokad tjänst.

Spår eller spårrområde för tågbildning

Ingen avgift tas ut för tjänsten.

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund kommer att uppdateras via avvikelsemeddelande under första halvåret 2025.

7.3.4.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Samtliga rangerbangårdar har fastställd nödlägesplan, och vissa har en förhöjd säkerhetsnivå som även omfattar områdesskydd. För bangårdar med fastställd nödlägesplan finns krav på genomgången nödlägesutbildning. För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A. Information om vilka bangårdar som har nödlägesplan samt mer information om nödlägesplaner finns på Trafikverkets webbplats <http://trvdokument.trafikverket.se/>. Skriv *nödlägesplan* i rutan *Dokumenttitel*.

För att använda Trafikverkets rangerspecifika anläggningar finns det krav på kompetens och relevant utbildning. För mer information, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

7.3.4.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Ansökan om tillträde till rangerbangård

Ansökan om tjänsten *tillträde till rangerbangård* görs i e-tjänsterna MPK långtid och MPK korttid i samband med ansökan om tågläge. Sökande ska på trafikplats för ett ankommande tågläge ange trafikaktivitet GR för att kunna tilldelas tjänsten.

I ansökan om tjänsten *tillträde till rangerbangård* (avsnitt 7.3.4.1) ska det framgå hur rangeringen ska bedrivas och av vem. Informationen om detta ska lämnas till Trafikverket i samband med ansökan via e-post till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se.

På rangerbangårdar med flera intressenter för Trafikverket en löpande dialog med parterna, såväl under tågplaneprocessen som under tågplaneperioden. Det görs för att säkerställa att verksamheten kan bedrivas enligt de intentioner som låg till grund för tilldelningen. Intressenterna ska agera för att gemensamt finna de lämpligaste rutinerna vid rangerbangårdarna, till exempel genom att köpa tjänster av varandra eller finna en gemensam tjänsteleverantör för utförandet av rangeringen.

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund kommer att uppdateras via avvikelsemeddelande under första halvåret 2025.

7.3.5 Spår för uppställning

7.3.5.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller spår för uppställning. För tjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*, se avsnitt 7.3.11. Om uppställningen omfattar lastning eller lossning på en lastplats där tjänsten *tillträde till lastplats* erbjuds (avsnitt 7.3.3.2), ska den tjänsten sökas.

7.3.5.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *spår för uppställning*.

Spår för uppställning

Tjänsten erbjuder möjlighet till omloppsnära uppställning som fastställs i tågplanen. En ansökan om *spår för uppställning* krävs vid all uppställning av fordon. För uppehåll inom tjänsten *tågläge*, se avsnitt 5.3.

I tjänsten *spår för uppställning* ingår tillgång till

1. **de spår som avtalats för uppställningen**
Här avses rätten att använda tilldelade spår enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.
2. **trafikledning**
Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår.
3. **trafikinformation till sökande och trafikoperatörer**
Se avsnitt 5.3.4.1.

7.3.5.3 Beskrivning av anläggning

I bilaga 7 A presenteras spår som är rekommenderade för uppställning, längd för uppställning samt anslutning till el (värmeposter).

7.3.5.4 Avgifter

Spår för uppställning

Avgiften för tjänsten är uppdelad i zon A och zon B och tas ut för tilldelad, ej avbokad tjänst.

Tjänst	Avgift
Uppställning zon A	8,24 kr per tilldelat spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår
Uppställning zon B	0,45 kr per tilldelat spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 7.4

Räkneexempel: Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 18.00 och 200 meter räknas den som två påbörjade timmar och två påbörjade hundratal meter spår. Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 18.01 och 201 meter räknas den som tre påbörjade timmar och tre påbörjade hundratal meter spår.

Zon A omfattar i Stockholm: Stockholms central (Cst), Hagalund (Hgl), Tomtebodas bangård (Tm), Älvsjö (Äs) och Älvsjö godsbangård (Äsg). I Göteborg omfattas Göteborgs central (G), Göteborg Kville (Gk), Göteborg Skandiahammen (Gsh) och Sävenäs rangerbangård (Sär). I Malmö omfattas Malmö central (M), Malmö godsbangård (Mgb) och Hyllie (Hie).

Zon B omfattar de uppställningsplatser som inte omfattas av zon A.

7.3.5.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i TDOK 2014:0415 *Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser*.

7.3.5.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Behov av uppställning ska i första hand anges utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

Trafikverket hänvisar till bilaga 7 A som listar rekommenderade spår för uppställning. Trafikverket kan vid särskilda tillfällen göra en lämplighetsbedömning och tilldela andra spår för uppställning.

Som stöd för ansökan om uppställning redovisar Trafikverket riktlinjer för spår användning, se bilaga 4 D.

7.3.6 Underhållsanläggningar

Trafikverket varken äger eller förvaltar underhållsanläggningar och verkstäder.

För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 7.2.

7.3.7 Andra tekniska anläggningar

7.3.7.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillgång till bromsprovсанläggning* i Göteborg Skandiahammen. Bromsprovсанläggningar finns även på Sävenäs rangerbangård och på Hallsbergs rangerbangård, men erbjuds av andra tjänsteleverantörer.

7.3.7.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillgång till bromsprovansläggning*.

Tillgång till bromsprovansläggning

I Göteborg Skandiahammen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovansläggning för laddning av luft i bromssystemets huvudledning, täthetskontroll och bromsprov samt underhållsladdning av uppkopplade vagnsätt. För den som ska använda anläggningen finns krav på genomgången utbildning.

På Sävenäs rangerbangård och Hallsbergs rangerbangård ingår anläggningarna i tjänsten *tillträde till rangerbangård*, se avsnitt 7.3.4.

7.3.7.3 Beskrivning av anläggning

Tekniska detaljer om spåren, exempelvis spårlängd, vid Göteborg Skandiahammen finns i bilaga 7 A, fliken Uppställning.

Bromsprovansläggningar finns också på Sävenäs rangerbangård, spåren 1–30 och på Hallsbergs rangerbangård, spåren 11–48 och 201–212. Anläggningarna ingår i tjänsten *tillträde till rangerbangård*.

7.3.7.4 Avgifter

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovansläggning i Göteborg Skandiahammen, spår 31–35	89,87 kr per bromsprov

Tabell 7.5

Avgiften tas ut för tilldelad tjänst.

7.3.7.5 Villkor för tillträde

För den som ska använda anläggningen vid Göteborg Skandiahammen finns krav på genomgången utbildning. För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

7.3.7.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Vid ansökan om användning av bromsprovansläggningen i Skandiahammen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

7.3.8 Havs- och inlandshamnsanläggningar

Trafikverket förvaltar inga sjöfarts- eller hamnanläggningar, men har järnvägsanslutning till ett flertal. I karttjänsten presenteras dessa anläggningar. Här möjliggörs intermodala transporter, genom mötet mellan järnväg och sjöfart. Se också bilaga 2 B.

För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 7.2.

7.3.9 Undsättningshjälpmedel

7.3.9.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller en tjänst för undsättningshjälpmedel. Karta med tjänstens tidsfrister samt täckningsområden finns på <https://bransch.trafikverket.se/jnb>.

På kartan framgår det även att tjänsten är tillgänglig enbart på den infrastruktur som Trafikverket förvaltar, med undantag för särskilt markerade sträckor.

7.3.9.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon*.

Tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon

Tjänsten riktar sig till järnvägsföretag och avser röjning av deras järnvägsfordon i situationer då fordonet av någon anledning hindrar trafiken på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar.

Tjänsten omfattar hjälpfordon med tillhörande operativ driftpersonal.

7.3.9.3 Beskrivning av anläggning

Hjälpfordonen är diesellok med dragkraft för minst 900 ton. Loken är i båda ändar försedda med rörlig dragkrok, bromshuvudledning och matarledning. Denna uppsättning ska möjliggöra transporter genom sammankoppling med det övergångskoppel (koppeladapter) som det hjälpbehövande fordonet medför och som passar till det fordonets automatkoppel.

Beredskapsnivån för tjänsten är anpassad för att en röjning ska kunna påbörjas inom tidsfrister och definitioner angivna i avsnitt 6.3.1.1. Tjänsten syftar till att stärka förmågan till en snabb, effektiv och säker röjning av hjälpbehövande järnvägsfordon. Det hjälpbehövande fordonet transporteras till en plats som Trafikverket anvisat. Bärgning ingår inte i tjänsten.

Särskild information om avtalstecknande och leverans av tjänsten, se avsnitt 8.5.6.

7.3.9.4 Avgifter

Tjänst	Avgift för upp till 3 timmars arbete (per hjälpfordon)	Tillägg för arbete som överstiger 3 timmar (per hjälpfordon)
Tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon	20 000 kr	5 000 kr per påbörjad timme

Tabell 7.6

Tiden räknas (avgiften tillämpas):

- från det att starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, eller växling, till hjälpbehövande järnvägsfordon
- till det att det hjälpbehövande fordonet står på en plats som Trafikverket anvisat.

Ingen avgift ska tas ut för tjänsten om det är Trafikverket som orsakat röjningssituationen. Detsamma gäller när ett annat järnvägsföretag, inom ramen för tjänsten, genomför röjningen på Trafikverkets begäran.

7.3.9.5 Villkor för tillträde

Se avsnitt 8.5.6.

7.3.9.6 Tilldelning av tjänst

Avtal med Trafikverket om tjänsten tecknas i samband med undertecknande av trafikeringsavtalet, se avsnitt 8.5.6.

7.3.10 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle

Trafikverket har inga bränsledepåer och tillhandahåller inte bränsle.

För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 7.2.

7.3.11 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

7.3.11.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller en tjänst för anslutning av el till järnvägsfordon i samband med uppställning på Trafikverkets infrastruktur.

7.3.11.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller tilläggstjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*.

Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

Vid uppställning av järnvägsfordon kan det vara möjligt att ansluta dem till el (till exempel för uppvärmning och kylning) via

- tågvärmeposter (1 000 V)
- lokvärmeposter (230 V)
- diesellokvärmeposter (400 V)
- uppfälld strömavtagare.

7.3.11.3 Beskrivning av anläggning

Information om vilken typ av värmepost som finns tillgänglig per uppställningsspår redovisas i bilaga 7 A, fliken Tåg- och lokvärmeposter. Uppställningsspår med möjlighet till anslutning via uppfälld strömavtagare redovisas i samma bilaga, fliken Tillgängliga spår för uppställning.

7.3.11.4 Avgifter

Avgiften för anslutning till el avser anslutning till värmeposter och anslutning genom uppfälld strömavtagare. Avgiften för anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon grundar sig på en fast kostnad per antal påbörjade 24-timmarsperioder för varje tilldelad anslutning till energikällan.

Tjänst	Avgift
Anslutning till el via tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	74,89 kr per antal påbörjade 24-timmarsperioder
Anslutning till el via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan energimätare	74,89 kr per uppfälld strömavtagare och antal påbörjade 24-timmarsperioder

Tabell 7.7

Räkneexempel: Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 16.00 efterföljande dag räknas den som en påbörjad 24-timmarsperiod. Om den tilldelade tjänsten är mellan 16.00 och 16.01 efterföljande dag räknas den som två påbörjade 24-timmarsperioder.

För de fordon som har energimätare och uppfälld strömavtagare debiteras avgift för el vid uppställning tillsammans med drivmotorström.

För de fordon som saknar energimätare ingår förbrukningen av el vid uppställning i de schabloner som finns redovisade i avsnitt 5.4.1, tabell 1 och tabell 2. Elförbrukningen vid uppställning rapporteras därmed inte separat. I bilaga 5 C redovisas schabloner för förbrukning och förlustpåslag samt exempel på beräkningar.

7.3.11.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

För tekniska villkor för kraftförsörjning via kontaktledning, se avsnitt 2.3.9.

7.3.11.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1

8. Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

8.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas. Avtalsvillkoren innehåller bestämmelser för att använda tågläge och övriga järnvägstjänster.

I trafikeringsavtalet (eller annat särskilt upprättat avtal om användning av tjänst) har Trafikverket och järnvägsföretag eller trafikorganisationsbestämning vad som gäller vid leverans och användning av tjänst.

Vad som anges i trafikeringsavtal, eller annat avtal för användande av tjänst, gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning jämte de allmänna avtalsvillkoren.

8.2 Allmänt

Vid utförande av rättigheter och skyldigheter får parterna anlita ersättare enligt följande villkor. Om Trafikverkets avtalsparter anlitar ersättare ska de skriftligen meddela detta till Trafikverket senast 14 kalenderdygn innan ersättaren börjar. Det ska då tydligt framgå vilken behörighet ersättaren har. Den som anlitas som ersättare får inte anlita någon annan i sitt ställe utan särskilt medgivande från Trafikverket. Enligt 7 kap. 23 § i järnvägsmarknadslagen får den som har tilldelats ett tågläge inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Parterna ansvarar gentemot varandra i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt för den materiel, personal och övriga resurser som de använder eller anlitar. Vid ersättningskrav som följer av skyldighet ska parterna framföra dessa krav till varandra. För leverantörsfakturer utställda till Trafikverket ska betalningsvillkoret vara 30 dagar.

Såvida inte annat anges i trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor exklusivt parternas rätt till ersättning från varandra.

8.3 Parternas prestationer

8.3.1 Trafikverkets leverans

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska Trafikverket leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive de dokument som är nödvändiga för att framföra avtalade tåglägen, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov.

För att möjliggöra nödvändigt underhåll och besiktning enligt en årlig underhållsplan för anläggningar för tjänster (exempelvis *spår för uppställning*) kan Trafikverket med 6 veckors varsel tillfälligt ändra tilldelad tjänst till ett annat spår än avtalat (på ett hanterbart avstånd från avtalat spår). En sådan flytt från ett spår (och eventuellt tillbaka) kan ske vid maximalt tre tillfällen per år och trafikplats. Om Trafikverket anmodar avtalsparten att flytta fordonen vid ytterligare tillfällen, eller med kortare varsel än 6 veckor, ska Trafikverket ersätta

avtalsparten för de direkta kostnader som uppstått med anledning av avtalspartens flytt av fordon.

Krav med anledning av kostnader orsakade av flytt till ett tillfälligt spår (och eventuellt tillbaka) ska framföras till Trafikverket snarast och senast inom 90 dagar från datumet för flytten till det tillfälliga spåret (eller eventuellt tillbaka).

Om parterna avtalat mer detaljerade villkor för leverans och användande av tjänster, ska tjänsterna utföras enligt dessa detaljerade villkor.

8.3.2 Avtalspartens användning

Trafikverkets avtalsparter ska använda Trafikverkets tjänster i enlighet med de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta Trafikverket om detta. Avtalsparten ska avboka tilldelade tjänster som denne inte kommer att använda. Om avtalsparten ändå använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut, liksom avgift för eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

Trafikverkets avtalsparter ska vid användning av de tjänster som Trafikverket levererar följa

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i bilaga 3 A.

Om avtalsparten inte följer de ovan nämnda villkoren för användning av tjänst har denne inte rätt att använda tjänsten, om inte Trafikverket ger tillåtelse, antingen genom ett nytt beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket kan lämna detta medgivande om avvikelsen är ringa eller om det finns synnerliga skäl till avvikelsen samt om någon annan inte påverkas negativt.

8.3.3 Bärgningsresurs före användning

Trafikverkets avtalsparter ska visa att nödvändiga resurser för bärgning finns tillgängliga, med egna resurser eller genom avtal med någon annan, innan tjänsten används.

8.3.4 Betalning för tjänst

Trafikverkets avtalsparter ska betala för de tjänster som tillhandahålls och för avbokning enligt de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets avtalspart ska betala avgifter mot faktura.

8.3.5 Miljöansvar

Den som använder en tjänst ansvarar för att eventuella restprodukter, exempelvis från service och underhåll av fordon, bortforslas snabbt och säkert. Kostnad för eventuell städning kan komma att debiteras.

8.4 Avvikelser från avtal

8.4.1 Boknings- och kvalitetsavgift vid avvikelse

För parterna gäller att ömsesidigt leverera och använda tåglägen utan att orsaka avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.

Den avtalspart som begär en ändring enligt avsnitt 5.6 ska betala en bokningsavgift.

Den part som orsakar avvikelser enligt avsnitt 5.7 ska betala en kvalitetsavgift.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift och bokningsavgift för tåglägen som avbokas mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation gäller under normala driftsförhållanden.

Trafikverket informerar om när normala driftsförhållanden inte råder.

8.5 Avhjälpande av avvikelser

8.5.1 I samverkan och i dialog

Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i dialog sträva efter att lösa situationen genom samverkan. Om det inte går att komma överens ska Trafikverket enligt 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) vid störningar i järnvägstrafiken genomföra nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Ansvaret inkluderar befogenhet att besluta om att nödvändiga åtgärder vidtas för förberedelse av evakuering och/eller genomförande av röjning. Definierade tidsfrister i avsnitt 6.3.1.1 ligger till grund för vilket beslut som Trafikverket fattar. Rutiner vid evakuering och/eller röjningssituationer återfinns i bilaga 6 B.

8.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska parterna omedelbart informera varandra. Störningar ska avhjälpas så att säkerheten bibehålls och trafikpåverkan minimeras enligt följande prioritetsordning:

1. omhändertagande av resenärer på drabbat tåg
2. minimering av trafikpåverkan.

Trafikverket ska, så snart nödvändig information är tillgänglig, samråda med järnvägsföretag och trafikorganisatör om vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet (som SMHI, MSB eller annan myndighet eller organisation informerar om) som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning. Trafikverket ska särskilt beakta de berörda tågens olika förutsättningar. Trafikverket ska, så snart beslut om fortsatt hantering är fattat, meddela järnvägsföretag och trafikorganisatörer de åtgärder som Trafikverket planerar att vidta.

Om järnvägsföretag (eller trafikorganisatör) upptäcker fel eller brister i Trafikverkets anläggning eller i den trafikinformation som ska levereras till resenär, ska det anmälas till Trafikverket. Trafikverket ska lämna information till den som anmält felet om vilka åtgärder som vidtas.

Avtalsparten ska även informera Trafikverkets trafikledning om förändringar som påverkar den planerade trafikinformationen.

8.5.3 Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik

Den part som orsakar störning ska lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd.

Om akuta åtgärder inte avhjälpes störningen helt ska Trafikverket ta fram en prognos för möjligheterna till fullständigt avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalsparter.

Trafikverket ska också lämna prognos på hur de berörda tåglägena påverkas och informera resenärer via Trafikverkets informationskanaler. Vid större störningar ska samråd ske med avtalsparterna för att avgöra vilka trafikåtgärder som ska vidtas innan slutgiltig information lämnas till resenärer.

8.5.4 Inställelsetid

Trafikverket ska verka för att inställelsetiden för personalen, samt om möjligt även felavhjälpningstiden, blir högst en (1) timme.

8.5.5 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga 8 A.

8.5.6 Resurser vid röjning

Järnvägsföretaget ska senast vid tecknande av trafikeringsavtalet informera Trafikverket om att man har resurser för röjning i störningssituationer, genom egna fordon eller genom avtal med tjänsteleverantör, som uppfyller tidsfristerna i avsnitt 6.3.1.1. Detta gäller endast om järnvägsföretaget inte önskar teckna avtal om tjänsten (specificerad i avsnitt 7.3.9.) i samtliga täckningsområden.

Trafikverket etablerar successivt en tjänst för *tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon* (se avsnitt 7.3.9). Var och när tjänsten finns tillgänglig samt hur Trafikverket informerar om tillgängligheten i ett specifikt täckningsområde anges i avsnitt 7.3.9.

Järnvägsföretaget tecknar avtal om tjänsten i samband med undertecknandet av trafikeringsavtalet (se trafikeringsavtal, bilaga b punkt 3). Om järnvägsföretaget inte lämnar information enligt ovan ska järnvägsföretaget, i och med undertecknandet av trafikeringsavtalet, anses ha slutit avtal med Trafikverket om tjänsten (se trafikeringsavtal, bilaga b punkt 3).

Oberoende av ovanstående kan Trafikverket, om tidsfrister specificerade i avsnitt 6.3.1.1 inte bedöms kunna hållas, besluta om att sätta in resurser i form av hjälpfordon för röjning enligt 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen. Vidare ska järnvägsföretaget, om situationen kräver enligt ovan, på Trafikverkets begäran ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande för röjning enligt avsnitt 8.5.1 och enligt 7 kap. 22 § järnvägsmarknadslagen (2022:365).

Trafikorganisatör

En trafikorganisatör ska vid tecknande av trafikeringsavtal, eller senast 30 dagar innan trafikstart, informera Trafikverket om hur erforderlig röjningskapacitet säkerställs för den aktuella trafiken. Detta innebär att trafikorganisatören ska redovisa hur den trafikoperatör som anlitas för trafiken fullgör kravet avseende röjningskapacitet i enlighet med vad som angetts ovan.

8.5.7 Ersättning vid röjning

För de resurser som avtalspart, på Trafikverkets begäran, ställer till förfogande för röjning åt någon annan än avtalsparten, har avtalsparten rätt till ersättning från Trafikverket.

Ersättningen avser direkta självkostnader som uppstått från det att avtalspart ställt sitt röjningsfordon till förfogande, till dess att förflyttning av fordon/egendom är slutförd eller till dess att röjningsfordon är tillbaka till ursprunglig plats efter genomförd röjning.

Trafikverkets avtalsparter svarar själva för kostnader gällande bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets specificerade kostnader för detta. Trafikverket fakturerar detta löpande och använder betalningsvillkor 90 dagar.

Vid skadehändelse där Trafikverket får anses som vållande, har Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning för röjnings- och bärgningskostnad även om inte sakskada uppkommit. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning, annars betalar Trafikverket inte ut någon ersättning.

Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med någon annan part än Trafikverket.

8.6 Ersättningsansvar

8.6.1 Allmänt

Part är gentemot den andra parten, såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal om användande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, inte ersättningskyldig gentemot den andra parten för annan skada än sakskada som part vållat den andra parten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal om användande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, är vidare part gentemot den andra parten under inga förhållanden ersättnings- eller skadeståndsskyldig för:

- a) skada som uppkommit i anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal om användande av tjänst,
- b) följdskada eller indirekt skada, eller
- c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.

8.6.2 Vållande till skada

En part ska alltid anses ha orsakat motparten skada genom vållande om

- a) skadan orsakats av partens fordon (eget, inhyrt, inlånat eller på annat sätt disponerat järnvägsfordon), maskiner eller framförandet av fordon och maskiner, inkluderande men inte begränsat till varmgång
- b) skadan orsakats av last, inbegripet bristfällig förpackning eller felaktig lastning som parten omhändertagit för befordran eller

- c) skadan orsakats av partens järnvägsnät, inkluderande men inte begränsat till solkurva eller rälsbrott.

Dessutom gäller att Trafikverket alltid ska anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om

- skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut (sträckor enligt förteckning www.Trafikverket.se/tradsakring) till förmån för Trafikverkets fastighet, eller
- skadan orsakats av stenblock från bergsskärning eller tunnel som utförts eller underhålls av Trafikverket.

I fråga om vinterutrustade fordon gäller, utöver övriga bestämmelser i detta avtal, att Trafikverket alltid är att anse som vållande till skada på sådant fordon om skadan orsakats av att fordonet kört in i snömassor inom spårområdet, som inte hamnat där till följd av antingen järnvägstrafiken eller snöröjning på tredje mans infrastruktur eller fastighet.

Som vinterutrustat fordon räknas fordon med plog enligt specifikation publicerad på www.trafikverket.se vid tidpunkten för tecknande av trafikeringsavtal, alternativt med likvärdig utrustning, samt fordonsekipage med likvärdiga egenskaper.

Trafikverket anses som vållande till skada om den uppstår till följd av att Trafikverket underlåter eller dröjer oskäligt länge med att vidta åtgärder för att undanröja annat hinder i spår än snö, förutsatt att hindret är rapporterat som en akut händelse i enlighet med detta avtal, och förutsatt att Trafikverket råder över hindrets undanskaffning.

8.6.3 Medvållande till skada

Skadestånd som parterna ska betala ut med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkningsen ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

8.6.4 Ersättningsbelopp

Ersättningskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se bilaga 8 B.

8.6.5 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man

Om tredje man kräver skadestånd från en part, och om denne anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får parten inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara överens om detta med motparten. Det innebär att parten snarast ska anmäla skadeståndskravet till motparten.

Om en part mottagit skadeståndsanspråk från tredje man och anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får motparten på egen risk och bekostnad föra talan i saken, efter att ha tagit emot anmälan enligt ovan. Om motparten då väljer att inte föra sådan talan ska parten inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat motpartens synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska agera skyndsamt vid tillämpningen av denna bestämmelse.

Om en part, med beaktande av vad som anges i första och andra stycket ovan, har betalat ut skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt trafikeringsavtalet eller annat särskilt

avtal om användning av tjänst ska bäras av motparten, har parten regressrätt gentemot motparten. Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller annan författning avseende ansvaret. Den gäller dock endast ersättning som betalats ut till tredje man på grund av skyldighet enligt författning eller trafikeringsavtalet.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 8.4 samt 8.10 har avtalsparten inte rätt att regressvis få ersättning från Trafikverket för ersättning som avtalsparten lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Denna begränsning avser inte ersättning som betalats ut med stöd av järnvägstrafiklagen (2018:181).

Trafikverket får, trots vad som anges ovan, återkräva ersättning för skada av avtalsparten, som enligt lag eller annan författning betalats till tredje man, endast om Trafikverket visar att avtalsparten orsakat skadan genom vållande.

8.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift

Trafikverkets avtalspart bär ansvaret för skador som till följd av järnvägsdrift förorsakas dennes personal, resande eller uppdragstagare samt gods och liknande som denne tagit hand om för befordran. Om avtalsparten betalat ut ersättning för sådana skador får ersättningen återkrävas från Trafikverket endast om Trafikverket har orsakat skadan genom vållande.

8.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

Vid röjningssituationer där Trafikverkets hjälpfordon används ansvarar Trafikverket gentemot avtalsparten för hjälpfordonet enligt bestämmelserna i 8.2.

Om en skada uppkommer i samband med röjning som Trafikverket har begärt, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till Trafikverkets förfogande enligt vad som anges i 8.5.6. Detta gäller dock inte om avtalspartens förarpersonal gjort sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömningen av vad som är vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt ta hänsyn till de svårigheter som kan finnas vid röjning.

Om en skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande inte uppfyllt kraven enligt 8.5.6, ansvarar avtalsparten för Trafikverkets skada eller vad Trafikverket har betalat till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

8.6.8 Underlag för skadeutredning

Vid skada ska parterna se till att nödvändig utredning genomförs, som visar vad som orsakat skadan. Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de tekniska underlag som motparten frågar efter och som är av betydelse för utredningen.

8.6.9 Tidsfrist för krav på ersättning

Krav med anledning av skada ska framföras till den andra parten snarast och senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) från den tidpunkt då parten tog emot kravet, om det avser krav från tredje man.

Ett krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara belopps-specificerat. Det ska däremot innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som anges som grund för kravet.

8.6.10 Påvisande av vårdslöshet

Om samband mellan orsak och skada fastställs krävs det inte, i fall som avses i 8.6.2, att den skadelidande parten visar att den andra parten varit vårdslös.

8.6.11 Orsak till skada

Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska parterna bära sina egna kostnader.

8.7 Befrielsegrunder

8.7.1 Informera om befrielsegrund

Parterna är fria från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser om bristen förorsakats av krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse som parterna inte råder över eller när en sådan omständighet drabbar en underleverantör. Parterna har som befrielsegrund inte rätt att hänvisa till händelse som orsakats av eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan är aktuell ska den part som hänvisar till befrielsegrunden göra motiverade åtgärder för att minska och undanröja effekterna av händelsen.

Den part som begär befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta motparten och snarast meddela denne när befrielsegrunden upphört.

8.7.2 Statens rätt att använda järnvägen

Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap och mobilisering eller på grund av militär- eller beredskapsövning som sker under beredskapstillstånd eller liknande skäl, har staten rätt att använda Trafikverkets järnvägsnät, vilket även omfattar den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Trafikverkets avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten anser nödvändig. I dessa fall är Trafikverket fritt från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser. Trafikverkets avtalspart har i det sammanhanget rätt till ersättning från staten för det intrång statens användning medfört, i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Denna ersättning ska i så fall betalas ut av den myndighet som i lag eller författning anges som ersättningskyldig.

8.8 Avtalets giltighet

8.8.1 Trafikeringsavtal

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst gäller som längst under en (1) tågplaneperiod. Dessa avtal kan också sägas upp skriftligen och upphör att gälla vid månadsskiftet som inträffar närmast efter tre (3) månader från den dag uppsägningen kommit adressaten tillhanda.

8.8.2 Uppsägning vid kontraktsbrott

Om en part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har motparten, oavsett vad som anges i 8.8.1, rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar, om motparten skriftligen meddelat parten att avtalet kommer att sägas upp till följd av

kontraktsbrott. Denna rätt gäller endast om kontraktsbrottet inte undanröjts vid utgången av dessa 30 dagar.

Den part som tagit emot ett skriftligt meddelande ska i samråd med den andra parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.

Trafikverket har dock rätt att med omedelbar verkan häva parternas trafikeringsavtal om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör är i dröjsmål med betalning (se avsnitt 5.9).

8.8.3 Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst upphör att gälla med omedelbar verkan, utan särskild uppsägning, om någon part försätts i konkurs eller om tillståndet för järnvägsföretaget att utföra trafik har återkallats.

8.9 Tvist

8.9.1 Samrådsorgan i första hand

En tvist som berör trafikeringsavtalet eller annan överenskommelse eller handling som träffats med stöd av trafikeringsavtalet ska i första hand avgöras av det samrådsorgan som parterna upprättat. Om parterna inte kommit överens om något annat gäller Transportstyrelsen eller svensk allmän domstol som exklusivt forum när en tvist inte kan lösas genom samråd.

8.10 Vissa internationella transporter

8.10.1 Regler enligt COTIF

För internationella transporter där COTIF bihang A och B kan tillämpas (fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999) ska parterna tillämpa de bestämmelser som följer av COTIF bihang E.

För sådana transporter gäller dessutom bestämmelserna i detta avtal i den mån de är förenliga med COTIF bihang E.

8.11 Ansvar för ekonomisk skada

Enligt järnvägstrafiklagen (2018:181) ska Trafikverket, såsom förvaltare av järnvägsinfrastruktur, vara ansvarigt för visad ekonomisk skada som uppkommer för en transportör till följd av dennes skyldigheter enligt COTIF 1999 jämte bihang, tågpassagerarförordningen ((EU) 2021/782), och lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Trafikverket är ansvarigt i den utsträckningen en sådan skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan beror på järnvägsinfrastrukturen. Transportören ska göra vad den kan för att begränsa skadan, och skada som uppkommer utöver transportörens tvingade skyldigheter enligt hänvisningarna ovan omfattas inte av Trafikverkets ansvar.

Trafikverket är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bihang E föreligger. Det innebär bland annat att Trafikverket inte är ansvarigt när en skada orsakats

av en händelse som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och när en skada orsakats av en händelse som beror på ett sådant beteende av tredje man som en förvaltare inte kunnat undvika eller förebygga följderna av även om påkallad omsorg iakttagits.

Den som är transportör kan skriftligen inkomma med anspråk på ersättning för ekonomisk skada. Med transportör avses den som innehar tågläget för den aktuella trafiken. Transportören kan, i enlighet med bilaga e (delegation från trafikorganisations till trafikoperatör) till trafikeringsavtalet, delegera rätten att inkomma med anspråk på ersättning och att ta emot ersättning.

Anspråket ska innehålla en redogörelse av händelser och grunder för anspråket samt underlag som visar och specificerar skadan.

Trafikverket ska, enligt 10 § järnvägstrafiklagen, göra avdrag för kvalitetsavgift som utgått till transportören på grund av samma händelse. Trafikverket gör detta avdrag oavsett om det är transportören själv eller en av denne utsedd trafikoperatör som drabbats av den ekonomiska skadan.

Om orsaker som kan hänföras till Trafikverket och orsaker som kan hänföras till någon annan har medverkat till en ekonomisk skada, ska Trafikverket vara ansvarigt endast i den utsträckning de orsaker som kan hänföras till Trafikverket har medverkat till skadan.