



TRAFIKVERKET

Järnvägsnät- beskrivning 2025

UTGÅVA 2025-09-24

För leverans under tidsperioden
2024-12-15 till 2025-12-13

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921.

Dokumenttitel: Järnvägsnätsbeskrivning 2025.

Utgåva 2025-09-24. För leverans under tidsperioden 2024-12-15 till 2025-12-13. **Version:** 2025-09-24.

Omslagsfoto: Valto Kumpula/Mostphotos.

Distributör: Trafikverket.

Innehåll

Uppdateringar

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden. För att se innehållet i respektive avvikelsemeddelande se [Järnvägsnätsbeskrivning 2025 - Bransch \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se), där varje avvikelsemeddelande finns presenterat med sammanfattning av innehållet och länk till Trafikverkets beslut.

Uppdatering	Datum
JNB 2025 samrådsutgåva	2023-09-29
JNB 2025 orginalutgåva	2023-12-08
Avvikelsemeddelande 1	2024-03-22
Avvikelsemeddelande 2	2024-06-26
Avvikelsemeddelande 3	2024-09-25
Avvikelsemeddelande 4	2024-12-04
Avvikelsemeddelande 5	2025-02-07
Avvikelsemeddelande 6	2025-06-09
Avvikelsemeddelande 7	2025-09-24

FÖRTECKNING ÖVER DE BILAGOR SOM INGÅR I JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNINGEN VIII

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	9
2.3.6	Lutningar	10
2.3.7	Största tillåtna hastighet	10
2.3.8	Maximal tåglängd	10
2.3.9	Kraftförsörjning	10
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	11
2.3.14	Andra tekniska anläggningar	13
2.4	TRAFIKRESTRIKTIONER	13
2.4.1	Särskild infrastruktur	13
2.4.1.1	Sträckor reserverade för persontrafik	13
2.4.1.2	Sträcka reserverad för pendeltågstrafik	15
2.4.1.3	Sträcka reserverad för godstrafik	15
2.4.1.4	Sträckor med särskilda förutsättningar	15
2.4.2	Miljörestriktioner	17
2.4.3	Farligt gods	18
2.4.4	Tunnelrestriktioner	18
2.4.5	Brorestriktioner	19
2.5	INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET	19
2.6	PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN	19
3.	VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING	20
3.1	INLEDNING	20
3.2	ALLMÄNNA KRAV FÖR TILLTRÄDE TILL TJÄNSTER	20
3.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge	20
3.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	20
3.2.3	Tillstånd	21
3.2.3.1	Omprovning och återkallelse av tillstånd	21
3.2.3.2	Säkerhetsstyrningssystem	21
3.2.4	Gemensamt säkerhetsintyg	21
3.2.5	Försäkring	21
3.3	AVTAL FÖR ANVÄNDANDE AV TRAFIKVERKETS TJÄNSTER	22
3.3.1	Ramavtal	22
3.3.2	Trafikeringsavtal med järnvägsföretag	22
3.3.3	Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag	23
3.3.4	Allmänna avtalsvillkor	23
3.4	SÄRSKILDA TILLTRÄDESKRAV	23
3.4.1	Godkännandeprocess för fordon	23
3.4.1.1	Kommunikationssystem GSM-R	24
3.4.2	Behörighetskrav för operativ personal	24
3.4.3	Specialtransporter	25
3.4.4	Farligt gods	25
3.4.5	Provkörning	25
3.5	KRAV PÅ ETCS-UTRUSTNING	26
3.5.1	Krav på ERTMS-kryptonycklar	26
3.6	INSATSKORT	26
4.	TILDELNING AV KAPACITET	27
4.1	INLEDNING	27
4.2	GENERELL PROCESSBESKRIVNING	27
4.2.1	Kapacitetsförutsättningar	27
4.2.1.1	Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen	27
4.2.1.2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	27
4.2.1.3	Tillfälliga kapacitetsbegränsningar och kapacitetsplaner	28
4.2.1.4	Behov av tjänst på driftplatser	28

4.2.1.5	Vägledande principer vid intressekonflikter på trafikplatser	29
4.2.2	Ansökan om kapacitet.....	30
4.2.2.1	Ansökan om internationell kapacitet för tågläge	30
4.2.2.2	Ansökan om nationell kapacitet för tågläge och kapacitet för övriga tjänster	30
4.2.3	Återtagande av ansökan	31
4.2.4	Förslag till tågplan.....	31
4.2.4.1	Sökandes yttranden över förslag till tågplan.....	31
4.3	KAPACITETSTILLDELNING VID TILLFÄLLIGA KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR.....	32
4.3.1	Tillfälliga kapacitetsbegränsningar.....	32
4.3.2	Tidpunkter och information till sökande.....	33
4.3.3	Uttekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar	33
4.3.4	Kapacitetsplaner	34
4.3.4.1	Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan	34
4.3.4.2	Aktuella kapacitetsplaner	35
4.4	RAMAVTALENS PÅVERKAN PÅ TILLDELNINGSPROCESSEN	35
4.5	TILLDELNINGSPROCESS	35
4.5.1	Tåglägesansökan för årlig tågplan.....	38
4.5.2	Kompletterande ansökan för årlig tågplan	38
4.5.3	Ad hoc-ansökan	38
4.5.3.1	Riktlinjer för ad hoc-ansökan	39
4.5.3.2	Förtursansökan	39
4.5.4	Samordningsprocess	39
4.5.5	Twistlösning	39
4.5.6	Fastställd tågplan	40
4.5.7	Kompletterad fastställd tågplan.....	40
4.6	ÖVERBELASTAD INFRASTRUKTUR	40
4.6.1	Tilldelning av kapacitet efter överbelastning.....	41
4.6.2	Kapacitetsanalys	41
4.6.3	Kapacitetsförstärkningsplan	41
4.7	SPECIALTRANSPORTER OCH FARLIGT GODS	42
4.8	REGLER EFTER TILLDELNINGSPROCESSEN	42
4.8.1	Regler för sökandes ändringar av tågläge	42
4.8.2	Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge	42
4.8.2.1	Revision av tågplan	42
4.8.2.2	Oacceptabla risker.....	43
4.8.3	Regler för tilldelad kapacitet som inte används.....	43
4.8.4	Regler för avbokning	43
4.9	OMBEARBETNING AV NATIONELL OCH INTERNATIONELL KAPACITETSTILLDELNINGSPROCESS (TTR)	44
4.10	KAPACITETSTILLDELNING I GODSKORRIDORER.....	44
5.	TÅGLÄGESTJÄNSTER OCH AVGIFTER	45
5.1	INLEDNING	45
5.2	AVGIFTSPRINCIPER.....	45
5.2.1	Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar	46
5.2.2	Avgift för passage av Öresundsbron	46
5.2.3	Avgiftsprinciper för bokningsavgift	46
5.2.4	Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift	47
5.2.5	Avgiftsprinciper för tjänster	47
5.2.6	Reduktion av avgifter för viss trafik	47
5.2.7	Avgiftsprinciper för arbetsfordon	47
5.2.8	Emissioner.....	47
5.2.9	Moms	48
5.2.10	Priser för internationella tåglägen	48
5.3	MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER SAMT AVGIFTER	48
5.3.1	Tågläge för godstrafik	49
5.3.2	Tågläge för tjänstetåg	49
5.3.3	Tågläge för persontrafik.....	49
5.3.4	Trafikinformation	50
5.3.4.1	Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer	50
5.3.4.2	Trafikinformation till resenärer.....	50
5.3.5	Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	52

5.3.6	Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)	53
5.3.6.1	Spåravgift	53
5.3.6.2	Tåglägesavgift.....	53
5.3.6.3	Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen.....	53
5.4	TILLÄGGSTJÄNSTER OCH AVGIFTER	53
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström.....	53
5.4.1.1	Avgift, tillhandahållande av drivmotorström	54
5.4.2	Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport.....	56
5.4.2.1	Transportvillkor	57
5.4.2.2	Transporttillstånd.....	58
5.4.2.3	Kodifierad transport	58
5.4.2.4	Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter	58
5.5	EXTRA TJÄNSTER OCH AVGIFTER	59
5.5.1	Telekommunikationsnät	59
5.5.1.1	Avgifter, GSM-R.....	59
5.5.2	Tillhandahållande av extra information	59
5.5.2.1	Avgift, tillhandahållande av extra information.....	60
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon	60
5.5.3.1	Avgift, tillgång till utökad detektorinformation	60
5.5.4	Provkörning.....	60
5.5.4.1	Avgift, villkor för provkörning av fordon	61
5.6	ANDRA AVGIFTSINCITAMENT.....	61
5.6.1	Bokningsavgift.....	61
5.7	VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER.....	62
5.7.1	Allmänna principer.....	62
5.7.2	Kvalitetsavgift för merförseningar	63
5.7.3	Kvalitetsavgift för akut inställda tåg.....	64
5.7.4	Kvalitetsavgift för inställda tåg.....	64
5.7.5	Rapportering av avvikelser.....	65
5.7.6	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	65
5.7.7	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	66
5.7.7.1	Merförseningar	66
5.7.7.2	Inställda tåg.....	68
5.7.7.3	Twistlösning	68
5.8	FÖRÄNDRINGAR AV AVGIFTER.....	69
5.9	FAKTURERING OCH BETALNING	69
6.	OPERATIV DRIFT.....	71
6.1	INLEDNING	71
6.2	REGLER VID OPERATIV DRIFT	71
6.2.1	Föreskrifter om elsäkerhet.....	71
6.2.2	Information före och under trafikutövning.....	71
6.2.2.1	Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning	71
6.2.2.2	Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning	71
6.2.3	Övriga regler	71
6.2.3.1	Körordersystemet	71
6.2.3.2	Operativ tåginformation	72
6.2.3.3	Operativt språk.....	73
6.3	OPERATIVA ÅTGÄRDER	73
6.3.1	Principer.....	73
6.3.1.1	Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon	73
6.3.1.2	Bärgning	73
6.3.2	Operativa regler	74
6.3.2.1	Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel.....	74
6.3.3	Störningar	74
6.3.3.1	Störningsplaner	74
6.3.3.2	Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner	75
6.3.3.3	Röjnings- och nödsituationer	75
6.3.3.4	Röjning vid/med skadad strömvätagare	75
6.3.3.5	Olyckshantering.....	76
6.3.3.6	Krissituationer	76
6.4	SYSTEM FÖR TÅGLÄGESINFORMATION OCH ÖVERVAKNING	76
6.4.1	Teknisk kontroll av fordon	76

6.4.2	Tåglägesinformation för internationella tåg	76
7.	ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER.....	77
7.1	INLEDNING	77
7.2	ÖVERSIKT AV ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER	77
7.3	ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER SOM FÖRVALTAS AV TRAFIKVERKET	78
7.3.1	Gemensamma bestämmelser	78
7.3.2	Stationer för passagerare.....	78
7.3.2.1	Allmän information	78
7.3.2.2	Tjänster	78
7.3.2.3	Beskrivning av anläggning	79
7.3.2.4	Avgifter.....	79
7.3.2.5	Villkor för tillträde	79
7.3.2.6	Tilldelning av tjänst	79
7.3.3	Godsterminaler	79
7.3.3.1	Allmän information	79
7.3.3.2	Tjänster	80
7.3.3.3	Beskrivning av anläggning	81
7.3.3.4	Avgifter.....	81
7.3.3.5	Villkor för tillträde	81
7.3.3.6	Tilldelning av tjänst	81
7.3.4	Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter.....	81
7.3.4.1	Allmän information	81
7.3.4.2	Tjänster	82
7.3.4.3	Beskrivning av anläggning	83
7.3.4.4	Avgifter.....	84
7.3.4.5	Villkor för tillträde	84
7.3.4.6	Tilldelning av tjänst	84
7.3.5	Spår för uppställning	85
7.3.5.1	Allmän information	85
7.3.5.2	Tjänster	85
7.3.5.3	Beskrivning av anläggning	85
7.3.5.4	Avgifter.....	85
7.3.5.5	Villkor för tillträde	86
7.3.5.6	Tilldelning av tjänst	86
7.3.6	Underhållsanläggningar	86
7.3.7	Andra tekniska anläggningar.....	87
7.3.7.1	Allmän information	87
7.3.7.2	Tjänster	87
7.3.7.3	Beskrivning av anläggning	87
7.3.7.4	Avgifter.....	87
7.3.7.5	Villkor för tillträde	87
7.3.7.6	Tilldelning av tjänst	87
7.3.8	Havs- och inlandshamnsanläggningar	87
7.3.9	Undsättningshjälpmedel	88
7.3.9.1	Allmän information	88
7.3.9.2	Tjänster	88
7.3.9.3	Beskrivning av anläggning	88
7.3.9.4	Avgifter.....	88
7.3.9.5	Villkor för tillträde	89
7.3.9.6	Tilldelning av tjänst	89
7.3.10	Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle	89
7.3.11	Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon	89
7.3.11.1	Allmän information	89
7.3.11.2	Tjänster	89
7.3.11.3	Beskrivning av anläggning	89
7.3.11.4	Avgifter.....	89
7.3.11.5	Villkor för tillträde	90
7.3.11.6	Tilldelning av tjänst	90
8.	TRAFIKVERKETS ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR	91
8.1	TRAFIKERINGSAVTAL.....	91
8.2	ALLMÄNT.....	91

8.3	PARTERNAS PRESTATIONER	91
8.3.1	Trafikverkets leverans	91
8.3.2	Avtalspartens användning.....	92
8.3.3	Bärgningsresurs före användning	92
8.3.4	Betalning för tjänst	92
8.3.5	Miljöansvar	92
8.4	AVVIKELSER FRÅN AVTAL	93
8.4.1	Boknings- och kvalitetsavgift vid avvikelse	93
8.5	AVHJÄLPANDE AV AVVIKELSER	93
8.5.1	I samverkan och i dialog.....	93
8.5.2	Informera vid avvikelser och fel.....	93
8.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik	94
8.5.4	Inställelsetid	94
8.5.5	Vid olycka	94
8.5.6	Resurser vid röjning	94
8.5.7	Ersättning vid röjning	95
8.6	ERSÄTTNINGANSVAR.....	95
8.6.1	Allmänt.....	95
8.6.2	Vållande till skada	95
8.6.3	Medvållande till skada	96
8.6.4	Ersättningsbelopp	96
8.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man	96
8.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift	97
8.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning	97
8.6.8	Underlag för skadeutredning	97
8.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning	97
8.6.10	Påvisande av vårdslöshet	98
8.6.11	Orsak till skada	98
8.7	BEFRIELSEGRUNDER.....	98
8.7.1	Informera om befrielsegrund.....	98
8.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	98
8.8	AVTALETS GILTIGHET.....	98
8.8.1	Trafikeringsavtal	98
8.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott	98
8.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd.....	99
8.9	TVIST	99
8.9.1	Samrådsorgan i första hand	99
8.10	VISSA INTERNATIONELLA TRANSPORTER.....	99
8.10.1	Regler enligt COTIF.....	99
8.11	ANSVAR FÖR EKONOMISK SKADA	99

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 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 evakuerings- och röjningssituationer

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: teknisk specifikation för driftskompatibilitet

Definitioner

Följande definitioner används i detta dokument och nedan anges källhänvisningar.

- I) Trafikverksbegrepp
- II) TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ modul 1)
- 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 ^{MD}: Ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarerare 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 ^{MD}: 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 ^{MD}: 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 ^{IV}: 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 förutsättning som anges i kapitel 2 men som får genomföras enligt villkor som beslutas av Trafikverket.

Spärrfärd ^{IV}: 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.

Trafikorganisationsör: 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 trafikorganisationsör.

Trafikplats ^{IV}: 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:

- 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)
- 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 driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU
- kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg (Text av betydelse för EES)

- kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010 (Text av betydelse för EES)
- tågpassagerarförordningen (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
- järnvägstrafiklag (2018:181) 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)
- järnvägssäkerhetslag (2022:367)
- 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)
- Regeringens proposition 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet
- 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 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 www.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 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 RailNetEurope (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 2025:

- från och med den 15 december 2024 klockan 00.00
- till och med den 13 december 2025 klockan 23.59.

1.5.2 Avvikelser

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning måste ändras, ska samråd ske i god tid. Det gäller dock inte om avvikelser beror på akuta säkerhetsskäl eller ändring i lag eller annan bindande inter- eller nationell författning. Om avvikelserna 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 www.trafikverket.se/jnb. Inbjudan skickas ungefär en vecka innan samrådsperioden startar. För större avvikelser genomförs risk- och konsekvensanalyser. Dessa delges i samband med avvikelsemeddelandet. Avvikelsemeddelanden inarbetas löpande 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 www.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 Rail Net Europes 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 sammanställning 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 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.

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 infrastrukturförvaltarens 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

Kapitlet beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2025, och hänvisar till ansökningsprocessen för kapacitetstilldelning för respektive tjänst.

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 2 E 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 gränсар 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 såsom enkelspår, dubbelspår, flerspår eller spår under byggnation 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

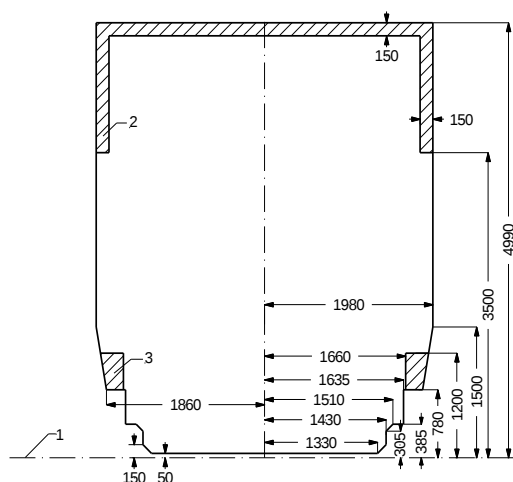
Detaljerad information om större trafikplatser finns i [underlag till linjeboken](#), avdelning E, Trafikplatsinstruktioner, som finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Här redovisas också eventuella lokala trafikeringsvillkor för trafikplatser samt enklare spårskisser. Trafikplatserna är sökbara 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 fordonsstorlek, 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 Tabell 2.1 förekommer platser med icke-normenlig kontakttrådshöjd. Den icke-normenliga kontakttrådshöjden bedöms inte motivera några trafikala begränsningar för nuvarande trafik, förutom på bandel 641 mellan Mölnlycke – Rävlanda där fordonstyperna ER1 och X40 inte bedöms kunna trafikera på grund av överhängande risk för elektriskt överslag.

Dynamisk referensprofil SEc är en utökad profil som införs på nya linjer. Tills vidare kan fordon dimensionerade enligt Dynamisk referensprofil SEc endast framföras på vissa linjer



Dynamisk referensprofil SEc

Övre begränsningslinjerna (mått i mm):

Övre begränsningslinjerna (mått i mm):

1 Räl överkant (RÖK).

2 Zon inom vilken spänningsförande delar inte får placeras.

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

2.1 De svenska referensprofilerna.

Bandelar med icke-normenlig kontakttrådshöjd

Bandel	Sträcka	UNE	Spår
111	Kopparåsen – Vassijaure	E	
401	Stockholm central	N1	Spår 1
405	Stockholm Norra – Värtan	E	
410	Utsikten – Dånviken	U	
	Utsikten – Dånviken	N	
476	Handen – Skogås	N	
601	Göteborg	N	Spår 71
	Göteborg	U	Spår 72
	Göteborg	N3	Spår 73
	Göteborg	U3	Spår 74
625	Säve – Stora Höga	E	
636	Dals Rostock – Ed	E	
641	Mölnlycke – Rävlanda	E	
651	Uddevalla – Öxnared	E	

Tabell 2.1

2.3.5 Banans bärförmåga

En bansträckas 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, se TDOK 2014:0078 *Linjekategorier – hantering av samverkan mellan järnvägsfordons axellaster och infrastruktur*. Klassificering av banan i linjekategorier och kategorisering av järnvägsfordon med linjekategori följer den europeiska standarden SS-EN 15528:2021 *Järnvägar – Linjekategorier för hantering av samverkan mellan lastgränser för fordon och infrastruktur*.

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

Linjekategorierna definieras av en lastmodell baserad på referensvagnar, se avsnitt 4.1 och 4.2 i TDOK 2014:0078. Tillåten axellast för 6-axliga godsvagnar är normalt lägre än för 4-axliga godsvagnar.

Järnvägsfordon (godsvagnar, lok, motorvagnar, personvagnar och specialfordon) kategoriseras med linjekategorier, se avsnitt 1.3 och kapitel 3 i TDOK 2014:0078. Tillåten axellast för 6-axliga lok är normalt lägre än för 4-axliga lok.

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

Transporter som överskrider linjekategori D2 ska hanteras som specialtransport, enligt avsnitt 5.4.2. Detta gäller även transporter som överskrider gällande linjekategori på bansträckor med lägre linjekategori än D2.

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. Vissa sträckor kan dock tillåta längre tåg, och på andra kan den maximala tåglängden vara kortare. Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka provas 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 kvalitet och 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 dessa dokument framgår eventuella lokala begränsningar som gäller både på linjen och vid trafikplatser 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, Vimmerby och Värnamo.

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 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.

Ombordsystem som uppfyller BL3.4 eller högre krävs efter det på dessa sträckor.

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, gällande anslutningen till/från 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, gällande för driftplats Gällivare.

Undantaget innebär även att krav på dispens för att få framföra spärrfärd eller växling, enligt i 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, inte gäller för trafikering av driftplatsdelen Gällivare central så länge undantaget från krav på ETCS-utrustning är giltigt.

Abonnemang

Det 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](https://trafikverket.se/Abonnemang)

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 ibruktagnings 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 online nyckelhantering.

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, kan kontakt tas med Trafikverket via mobisir@trafikverket.se

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ETCS.

2.3.14 Andra tekniska anläggningar

Detektorer

Trafikverket har olika typer av stationära detektorer för teknisk kontroll av järnvägsfordon. De är främst till för att upprätthålla säkerheten, men även för att skydda banan mot skador. Vid larm har Trafikverket rätt att vidta åtgärder enligt TDOK 2020:0074. Att detektorer finns, befriar inte järnvägsföretag från ansvar för skador.

Detektorerna består till största delen av varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det finns även hjulskadedetektorer med vägningsfunktion.

Detektorerna består till största delen av varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det finns även hjulskadedetektorer med vägningsfunktion. Samt anläggningar för akustisk detektering av hjullagerfel.

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:

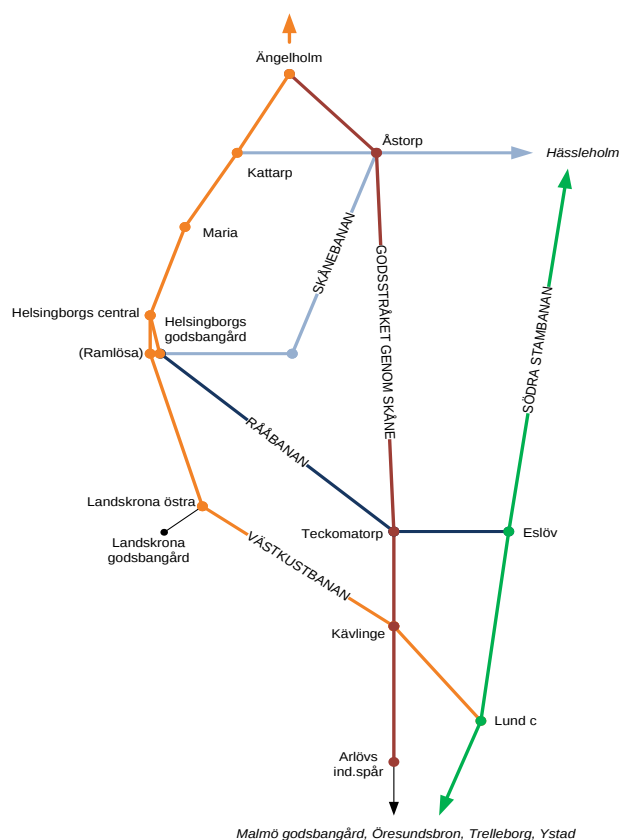
- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem, med hänsyn till lutningsförhållandena.

- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för respektive sträcka (referensprofil, dragkraft och bromsförmåga).

Vid omledning av godstrafik via de reserverade sträckorna ovan krävs skriftligt godkännande från Trafikverket innan transporten genomförs.

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 Fosiemyr mot Öresundsbron eller i riktning mot Ystad/Trelleborg.



Figur 2.2 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)–(Tomtebodavägen) via Stockholm City.
- Innerspårerna på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen–Skavsta/Huvudsta, Spånga–Kallhäll samt Årstaberg–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 resandebutbyten på Stockholm Odenplan och Stockholm City, eftersom stationerna har plattformsskiljande dörrar).

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

Alternativa sträckor för godstrafik:

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

2.4.1.3 Sträcka reserverad för godstrafik

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

- (Göteborg Kville) – Göteborg Skandiahallen

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, enligt järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), besluta om 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.

Bandel	Sträcka med upphört underhåll
136 (Morjärv)–Karungi–(Haparanda)	(Morjärv)–Karungi–(Haparanda)
151 (Jörn)–(Arvidsjaur)	(Jörn)–(Arvidsjaur)
236 (Vallvik)–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
872 (Vetlanda)–Kvillsfors	(Kvillsfors)–Järnforsen
964 (Östervärn)–Brågårp	(Östervärn)–Brågårp

Tabell 2.2

Trafikverket får, enligt järnvägsmarknadsförordningen (2022:416), besluta att en del av det järnvägsnät eller annan järnvägsanläggning som ägs och förvaltas av staten ska läggas ned 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 §).

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.

Bandel		Berörd sträcka
149	(Mellansel)–(Örnsköldsvik)	
152	(Hällnäs)–(Storuman)	
153	(Forsmo)–(Hoting)	
334	(Falun central)–Grycksbo	
340	(Fagersta)–(Ludvika)	
361	(Mora)–Lomsmyren	
364	(Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad	(Kristinehamn)–(Storfors) och (Daglösen)–Filipstad
371	(Mora)–Blyberg	
376	(Repbäcken)–Malung	
391	(Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)	"Silverhøjds-spåret" (Grängesberg)–(Ställdalen)
393	Bofors–(Strömtorp)	
435	(Örbyhus)–Hallstavik	
452	(Folkesta)–(Nybybruk)	
453	Åkers styckebruk–(Grundbro)	
552	(Gårdsjö)–(Håkantorp)	
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)	(Värnamo)–(Landeryd)
733	Landeryd–(Furet)	Landeryd–(Torup)
735	(Torup)–Hyltebruk	
829	(Nässjö C)–Vetlanda	
831	(Nässjö C)–(Hultsfred)	(Eksjö)–(Hultsfred)
832	Hultsfred–Berga	
833	(Berga)–Oskarshamn	
841	(Bjärka-Säby)–(Hultsfred)	
845	(Bjärka-Säby)–Västervik	
872	(Vetlanda)–Kvillsfors	
873	(Kvillsfors)–(Paulström)	
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.

Bandel	Berörd sträcka
113 (Gällivare)–(Peuravaara)	(Gällivare)–(Råtsi)
552 Mariestad–Håkantorp	(Mariestad)–(Lugnås), (Trolmen)–Källby, (Lidköping)–(Håkantorp)

Tabell 2.4

Bandel 113 (Gällivare)–(Peuravaara)

På sträckan (Gällivare)–(Råtsi) är det förbjudet att framföra fordon med högre axellast än 25 ton.

Bandel 552 Mariestad–Håkantorp

På sträckorna Mariestad–(Forshem), km 40+800 – 50+193; (Forshem)–(Lidköping), km 75+400 – 84+584 och (Lidköping)–(Håkantorp), km 95+224 – 120+319, är hastigheten nedsatt till 80 km/tim.

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 har av Trafikverket (tidigare Banverket) bedömts ge 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.

Undantag: Trafikverket har beslutat (TRV 2025/80439) att följande transporter är undantagna från dispensbehov:

- Trafikverkets egen eller av Trafikverket inhyrda entreprenörers transporter som genomförs på grund av underhållsbehov av Trafikverkets spåranläggning. Dessa transporter kan bestå av arbetsmaskiner eller tåg/spärrfärd dragna av diesellok. Undantaget gäller både för arbeten på Kontinentalbanan och transporter till annan plats.

- Transporter som sker utifrån Sveriges försörjningsberedskap.

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)

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 utformad 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:

Bandel	Stråk	Pl/Str	Tunnel	Datum	Cert.nr.	Tillämplig TSD
405	Stockholm övrig	Nst	Norra stationstunneln	2018- 10-11		
405	Stockholm övrig	Vn	Ruddammstunneln	2018- 04-16	1807/6/SG/2018/INF/SV/N- 112/Cert-681	(EU) nr. 1303/2014
434	Ostkustbanan	U- Sam	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	Svealandsbanan	Sgs- Häd	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	Göteborgs närområde		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, vilken uppdateras varje år och avser sex år. [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 järnvägsnätbeskrivningen, 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.

Säkerhetsintyg del A och del B går inte att söka efter den 31 oktober 2020. Säkerhetsintyg som är utfärdade före den 31 oktober 2020 kommer fortsatt att vara giltiga fram till att tillståndens giltighetstid upphör.

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.

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 järnvägsnätetsbeskrivningen, 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 trafikorganisatörsavtal. Ett sådant avtal ger organisatören rådighet över tilldelad infrastrukturkapacitet, men innebär ett begränsat ansvar för bland annat skador i samband med att tåglägena används.

Trafikorganisatörsavtalet kräver ett trafikeringsavtal mellan Trafikverket och det järnvägsföretag som trafikorganisatören anlitar, för att den tilldelade kapaciteten ska kunna användas.

[Mallar för trafikeringsavtal](#)

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

<https://www.transportstyrelsen.se>.

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 <https://www.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, vilka kan avse exempelvis geografiska begränsningar för fordonets användning och begränsningar i hastighet. Dokumentet 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

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

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 5.5.4.

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.

3.6 Insatskort

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 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 på ett effektivt och säkert sätt.

Järnvägsföretag ansvarar för att insatskort levereras i den omfattning som EU-regelverket förutsätter och ansvarar 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. På Trafikverkets hemsida finns en vägledning som anger förslag på lämpligt innehåll och en mall för utformning av insatskortet. Korten ska sändas till MSB på adressen rib@msb.se.

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 för perioden 2024-12-15–2025-12-13. 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 justera och 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 optimerar och 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 använder Trafikverket bland annat nedanstående planeringsförutsättningar under tilldelningsprocessen:

- förplanerade godstågslägen (PaPs) för ScanMed RFC
- utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, se avsnitt 4.3.3
- kapacitetsplaner, se avsnitt 4.3.4 och bilaga 4 F
- konstruktionsförutsättningar, se bilaga 4 D.

Den sökande ska i sin ansökan ta hänsyn till kapacitetsplaner och utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

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 tågplaneprocessen kan det för internationell godstrafik vara mer fördelaktigt att ansöka om dessa.

Se även avsnitt 4.10.

4.2.1.3 *Tillfälliga kapacitetsbegränsningar och kapacitetsplaner*

Uttekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar är planeringsförutsättningar vid ansökan om kapacitet. Dessa 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 som redovisas enligt avsnitt 4.3.3, om inte Trafikverket har angett något annat. Om en utpekad tillfällig kapacitetsbegränsning exempelvis orsakar trafikavbrott på ordinarie väg mellan två driftplatser, måste sökande som vill framföra tåg mellan dessa två driftplatser ansöka om ett omledningsläge.

Eventuella kapacitetsplaner (se avsnitt 4.3.4 och bilaga 4 F) 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 efter påminnelse om svar avslå hela eller delar av ansökan om tågläge som berör kapacitetsplanen.

För kompletterande ansökan gäller samma förutsättningar som för ansökan till årlig tågplan.

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 efter fastställd planering av banarbeten.

Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kort framförhållning och måste ibland av säkerhetsskäl ta sådan kapacitet i anspråk som tidigare avtalats med någon annan sökande i fastställd tågplan eller ad hoc.

4.2.1.4 *Behov av tjänst på driftplatser*

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 driftplatser. Ett och samma spår kan vid olika tidpunkter användas för flera grundläggande tjänster på en driftplats. 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 för Stockholms central, Göteborgs central och Malmö central redovisar Trafikverket riktlinjer för spåransvändning. Dessa är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare arbete med tågplanen. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för ansökan, men visar hur Trafikverket kommer att planera kapaciteten för att uppnå effektiv trafikering om konflikt uppstår på dessa platser. 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.

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 via följande länk <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 tåglägen.

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 tåglägen (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 bromsprovansläggningen 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 eller del av sträckan. 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 2024-04-08
- 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 Bane Nor och Banedanmark 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 utgöras 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 längd eller vikt 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

Klassificering	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan (uppskattad trafik ställs in, leds om, ersätts med andra trafikslag)
Tillfällig kapacitetsbegränsning med liten påverkan		Mer än 10 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje

Tabell 4.1

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 ska ses som en planeringsförutsättning. 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.

Uttekade 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.

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 i samråd med potentiella sökande vid framtagandet av kapacitetsplan.

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 reduktion 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 transporterna 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 2025 tagit fram en kapacitetsplan för en kapacitetsbegränsning på sträckan Alingsås–Olskroken som uppfyller kriterierna i punkt 17 i bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU. Se bilaga 4 F.

4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.

4.5 Tilldelningsprocess

Tidplan för tilldelning av kapacitet

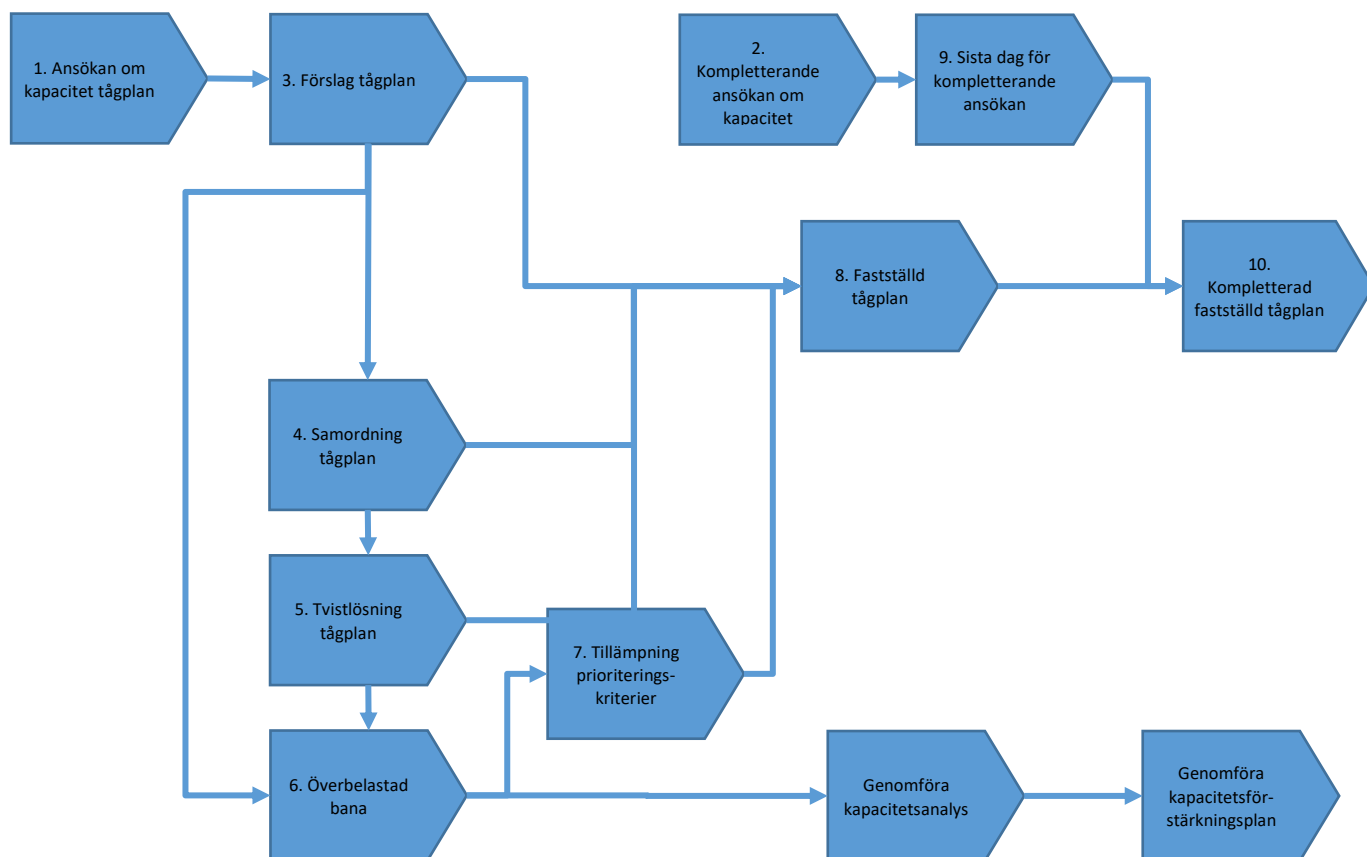
Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	December 2023–juni 2024	Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för Tågplan 2026 och 2027 – för ett ömsesidigt utbyte och för att

Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
		anpassa trafiken och tillfälliga kapacitetsbegränsningar för bägge parter på bästa sätt.
	Januari–februari 2024	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 2025.
	2024-01-08	Förplanerade internationella godstågslägen (PaP) för ScanMed Rail Freight Corridor i Tågplan 2025 publiceras.
	2024-02-09	Första datum för ansökan till Tågplan 2025.
1	2024-04-08	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2025.
2	2024-04-09	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2025.
	2024-05-13 – 2024-06-10	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2025.
3	2024-07-01	Förslag till Tågplan 2025 publiceras.
	2024-07-02 – 2024-08-02	Synpunkts- och samordningsperiod för tåglägen och tjänster, Tågplan 2025.
	2024-08-02	Synpunkter på förslag till Tågplan 2025 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 09.00.
	2024-08-19	Fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2025.
	2024-08-19	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
4	2024-08-02 – 2024-08-30	Fortsatt samordningsperiod för Tågplan 2025.
5	2024-09-02	Sista datum för begäran om tvistlösning som avser tåglägen för Tågplan 2025.
	2024-09-13	Sista datum när tvistlösning för Tågplan 2025 ska vara avslutad.
6	2024-09-13	Sista datum för beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
7	2024-09-18	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2024-09-20	Fastställd Tågplan 2025 publiceras.
	September 2024	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 2028, 2029 och 2030.
	2024-10-04	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd tågplan.
	2024-10-14	Reservkapacitet för ScanMed Rail Freight Corridor publiceras.

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
9	2024-10-14	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2025.
	2024-10-15	Första dag för ad hoc-ansökan som avser Tågplan 2025.
	2024-10-23–2024-11-13	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2026.
10	2024-11-11	Sista datum för Trafikverket att besvara kompletterande ansökningar. Kompletterad fastställd Tågplan 2025 publiceras.
	2024-11-15	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2025.
	2024-11-25	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån kompletterad fastställd tågplan. Gäller sökande som enbart ansökt om kapacitet i kompletterande ansökan.
	2024-12-13	Publicering och fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2026.
	2024-12-15	Tågplan 2025 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 2024-04-08 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd tågplan som omfattar kapacitetstilldelningen för tåglägen för perioden 2024-12-15–2025-12-13 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 2024-04-08 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.

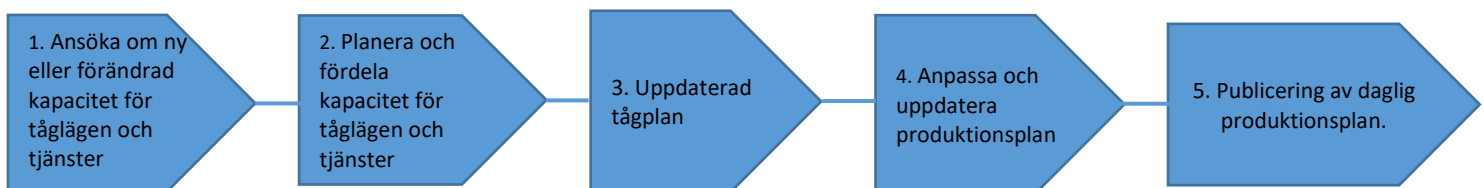
4.5.3 Ad hoc-ansökan

Ansökningar om tjänster och/eller kapacitet för tåglägen eller justering av kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2024-10-14 hanteras inom ad hoc-processen.

Inkomna ansökningar börjar handläggas i den ordningsföljd de kommit in. Trafikverket kommer att besvara ad hoc-ansökningar gällande enstaka tåglägen så snabbt som möjligt men senast inom 5 arbetsdagar. Ansökningar gällande mer än enstaka tåglägen besvaras så snabbt som möjligt. 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 ges då ett nytt ankomstdatum.

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



1. Sökande ansöker om nya eller förändrade behov av kapacitet för tågläge och övriga tjänster via Trafikverkets e-tjänst för ansökan.
2. Tågläge och tjänster avtalas på samma sätt som vid den årliga tilldelningsprocessen.
3. Vid tilldelning av kapacitet för tågläge och tjänster uppdateras innevarande tågplan.
4. Produktionsplanen anpassas och uppdateras för att beakta nya och förändrade förutsättningar.
5. Publicering av daglig produktionsplan.

Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen

4.5.3.1 Riktlinjer för ad hoc-ansökan

Inkomna ad hoc-ansökningar börjar behandlas i den ordningsföljd de kommit in. Det totala transportbehovet ska ansökas som en helhet. 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 förfaller erbjudandet.

Med fördel används följande riktlinjer för att underlätta handläggningen av ad hoc-ansökningarna:

- Rubriker ska vara tydliga, och det ska vara tydligt vad en ansökan avser, till exempel system M, för att underlätta handläggning.

4.5.3.2 Förtursansökan

Det kan uppstå situationer då en ad hoc-ansökan behöver hanteras brådskande. Exempel:

- lokhaveri som kräver ersättningsfordon
- större haveri, exempelvis urspårning, där konsekvenserna måste tas om hand
- haveri i industrin som riskerar stillestånd som medför omfattande ekonomiska konsekvenser.

Vid en sådan ansökan behövs en ansökan om förtur. Denna ansökan skickas via Trafikverkets e-tjänst för ansökan. Förtursansökan ska inkludera förklaring om varför ansökan inkommer med kort varsel samt vilka konsekvenser som uppstår om kapaciteten inte beviljas.

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 ansöks 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 och tilldelats ett tågläge trafikeringsavtal med Trafikverket.

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

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

Den fastställda tågplanen uppdateras löpande utifrån förändrade behov av kapacitet för tågläge och tjänster enligt avsnitt 4.5.2 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.

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

Tågläge ska dessutom ändras i följande situationer:

- ny eller utökad trafikaktivitet som inte ryms inom körplanen
- tågvikt eller tåglängd som kommer att överskridas
- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

4.8.2.1 *Revision av tågplan*

Tåglägen som inte är anpassade till banarbeten 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 banarbeten under perioden 15 december–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 tågägen 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

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

Information om det pågående projektet Omarbetning 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 med stöd av 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365).

5.2.1 Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar

Trafikverket ska fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen 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 tågkilometer 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 5.6.1).

Bokningsavgiften för tidsperiod 7, 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 5.6.1.

För tåglägen som inte har avbokats och som helt saknar avlästa avgångs- och ankomsttider i Trafikverkets system debiteras avgifter enligt nedan:

Godstrafik	Persontrafik och tjänstetåg
100 procent av tåglägesavgiften samt en kostnad om 1 000 kronor	Samma avgifter ska betalas som om kapaciteten hade använts

Tabell 5.1

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.

5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (se avsnitt 5.7) som ska gälla vid normala driftsförhållanden, 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 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 <https://rne.eu/it/products/cis/> eller kan beställas via RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

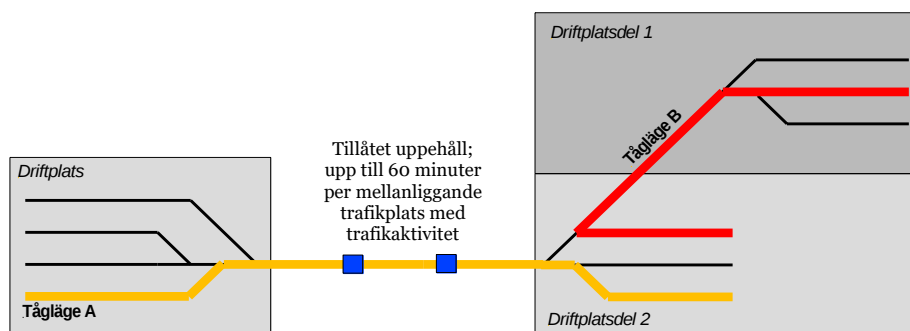
Trafikverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten tågläge, som finns i följande alternativ:

- 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 punkt 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 för 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 på 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.

* 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

- avvikelse, 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 hållplatslägena 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 tågfärd inom driftplats med driftplatsdelar*. I dessa fall ligger planerad färdväg till grund för avgiften på den omledda sträckan inom driftplatsen.

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.

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 tågvikt 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 tågvikt, som sedan divideras med tågets antal axlar.

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

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 tågvikt 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

Tåglägesavgiften baseras på tågkilometer och speglar de genomsnittliga direkta kostnaderna 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

Gällande spåravgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.2 Tåglägesavgift

Gällande tåglägesavgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Gällande passageavgift framgår av bilaga 1 B.

5.4 Tilläggstjänster och avgifter

5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och erbjuder denna 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 överskrids 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 2025 köpa elcertifikat motsvarande 27,3 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 just 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.

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.

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.

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
- 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 strömvagnare).

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

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

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 5.8.

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.

Handläggningstiden är normalt 5 arbetsdagar, men för tunga transporter tillkommer 10 arbetsdagar. Handläggningstiden kan vara längre för transporter med mer omfattande villkor och under veckorna 26–33 samt vid jul och nyår. Extraordinära profil- och linjekategoriöverskridande transporter kan kräva längre handläggningstid. Transportvillkor handläggs endast dagtid helgfri måndag–fredag.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till någon annan trafikoperatör. Järnvägsföretaget/trafikorganisatören 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 endast dagtid helgfri måndag–fredag. 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 en omledning initierad av Trafikverket ska en ny färdplan skapas och en kodifierad transport hanteras då som en specialtransport. När ett tågläge för en kodifierad transport inte kan användas i sin helhet, tillhandahåller Trafikverket ett rikstäckande transportvillkor för nytt tågläge. Transporten hanteras därefter som en 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 då giltighetstiden överskrider ett dygn: - 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

Inga avgifter i tabell 5.3 debiteras om Trafikverket initierar omledning av kodifierad transport enligt 5.4.2.3.

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 Tillhandahållande av extra information

Utöver trafikinformation till sökande och trafikoperatörer och trafikinformation till resenärer, se avsnitt 5.3.4, erbjuder Trafikverket tjänster med extra information till sökande och trafikoperatörer.

Tillgång till data

Tjänsten ger sökande och trafikoperatörer tillgång till järnvägsrelaterade data, för användning i egna system och tillämpningar. För mer information om tjänsten, se [Trafikverkets datautbytesportal](#).

Trafikinformation om persontåg är även tillgänglig som öppna data för marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster.

5.5.2.1 Avgift, tillhandahållande av extra information

Tjänsten *extra information* är avgiftsfri.

5.5.3 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](#).

5.5.3.1 Avgift, tillgång till utökad detektorinformation

Tjänsten *tillgång till utökad detektorinformation* är avgiftsfri.

5.5.4 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.

5.5.4.1 Avgift, villkor för provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Villkor för provkörning av fordon - Handläggning	1204,30 kr per påbörjad timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad

Tabell 5.4

Avgiften för kapacitet när provkörningen genomförs 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.

För tåglägen som inte har avbokats och som helt saknar avlästa avgångs- och ankomsttider i Trafikverkets system tillämpas avgifter enligt avsnitt 5.2.3.

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

Tidsperiod	Persontrafik	Godstrafik
Tidsperiod 1 Mer än 60 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	0 kr	0 kr
Tidsperiod 2 Mellan 60 dagar och 49 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	0 kr	0 kr
Tidsperiod 3 Mellan 48 dagar och 31 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Tidsperiod 4 Mellan 30 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Tidsperiod 5 Mellan 14 dagar och 5 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften
Tidsperiod 6 Mellan 4 dagar och 1 dag före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften

Tidsperiod 7 Mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation*	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften
--	--------------------------------------	--------------------------------------

Tabell 5.5

* Om det är mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation är det tillåtet att avboka tåglägen till och med närmast efterföljande datum.

För tåglägen som trafikerar under mer än ett dygn utökas tiden för möjlig avbokning till att gälla även det närmast efterföljande datumet för den avbokade sträckan. I de fallen så räknas tiden för möjlig avbokning från avgångstiden på den första driftplatsen på den avbokade sträckan.

Nedanstående uppgifter ska anges vid ansökan:

- Förklaring till avbokning (gäller J-koder)
eller
- förklaring till akut inställelse samt i förekommande fall hänvisning till händelsenummer i Trafikverkets system för orsakskodning (gäller övriga koder).

Möjligheten att avboka tåglägen i efterhand gäller inte när tågläget framförs på System M. I de fallen gäller att tåglägen ska avbokas omgående.

Ideella museiföreningar som utför museitrafik betalar ingen bokningsavgift för kapacitet bokad i ad hoc, med undantag för om avbokningen sker mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation, då en bokningsavgift på 500 kr 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. Avvikelserna 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 akut 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/Trafikorganisatör	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 akut inställda tåg

Enkelriktad modell

Avgiften gäller för persontrafik och godstrafik vid akut ändring eller helt eller delvis akut inställda tåg:

Ansvarig betalande	Orsakskoder	Avgift
Trafikverket	driftledning (D), infrastruktur (I), banarbete – förändrat/nyttillkommet (E)	1 000 kr + 20 kr/tåg-km

Tabell 5.8

Om det är mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation är det tillåtet att ställa in tåglägen till och med närmast efterföljande datum.

För tåglägen som trafikerar under mer än ett dygn utökas tiden för möjlig inställelse till att gälla även det närmast efterföljande datumet för den avbokade sträckan. I de fallen räknas tiden för möjlig inställelse från avgångstiden på den första driftplatsen på den inställda sträckan.

Möjligheten att ställa in tåglägen akut i efterhand gäller inte när tågläget framförs på system M. I de fallen gäller att tåglägen omgående ska ställas in.

Avgiften baseras på avtalad kapacitet enligt körplanen, orsakskod och tidpunkt för akut ändring eller akut inställelse av tåg.

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

5.7.4 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 betalar Trafikverket ut följande kvalitetsavgifter:

Tidsperiod	Person- och godstrafik
Mellan 125 dagar och 84 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	500 kr + 10 kr/km per inställt tåg

Tidsperiod	Person- och godstrafik
Mellan 83 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	750 kr + 15 kr/km per inställt tåg
Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	750 kr + 15 kr/km per inställt tåg

Tabell 5.9

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.

5.7.5 Rapportering av avvikelser

Trafikverket ska tillhandahålla ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställd användning av infrastrukturen 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 orsakrapportering 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.

5.7.6 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 akut 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.

5.7.7 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 avisningar som finns på [Trafikverkets webbplats](#).

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

5.7.7.1 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 merförsening (≥ 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+	Trafikverket utreder en eventuell BONO+ och beslutar om bifall eller avslag. Beslutet ligger till grund för uppföljning samt eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter i de fall det inte lyfts till tvistlösning. Trafikverkets avtalspart kan granska fastställd orsakskod i tillsänt beslut. Om parterna är överens om orsakskoden, fastställs den kalenderdag 15 efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation. Om parterna fortsatt inte är överens om orsakskod efter att BONO+ har genomförts, finns det möjlighet för berörda avtalsparter att ta ärendet vidare till tvistlösning.
16–18	Begäran om Tvistlösning	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.

Tabell 5.10

Kontaktuppgifter se bilaga 1 A, avsnitt 8.1.

5.7.7.2 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.

5.7.7.3 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 5.11

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. Nedan ges information om beslutade eller planerade ändringar i den framtida avgiftssättningen.

Arbetsfordon i nya järnvägsmarknadslagen

I juni 2022 trädde järnvägsmarknadslagen (2022:365) i kraft och ersätter därmed järnvägslagen (2004:519). I järnvägsmarknadslagens definition av tågläge har man ersatt begreppet järnvägsfordon och talar i stället om tåg. Enligt vad som uttalas i förarbetena överensstämmer definitionen i sak med SERA-direktivet. Något särskilt undantag för arbetsfordon görs inte längre i definitionen. Trafikverket utreder om ändringen får några konsekvenser för arbetsfordon, bland annat när det gäller olika typer av avgifter. Om beslut tas om sådan förändring, kommer Trafikverket att verka för en rimlig övergångstid.

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.

Retroaktiv fakturering

Trafikverket beräknar att fakturera nedan avgifter retroaktivt för delar av Tågplan 2025. Den retroaktiva faktureringen beräknas kunna påbörjas under första kvartalet 2025.

- Avgift för tillträde till lastplats, avsnitt 7.3.3.4
- Avgift för tillträde till rangerbangård, avsnitt 7.3.4.4
- Avgift för spår för uppställning och långtidsuppställning, avsnitt 7.3.5.4
- Avgift för tillgång till bromsprovanläggning i Göteborg Skandiahallen, spår 31-35, avsnitt 7.3.7.4
- Avgift för anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon, avsnitt 7.3.11.4.

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars påförs dröjsmålsränta enligt räntelagen. Faktura erbjuds huvudsakligen i elektronisk form⁵. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatorerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar.

Den som ifrågasätter någon del av en faktura ska ändå före fakturans förfallodatum betala resten av fakturan och inkomma med en förklaring av vad det är som ifrågasätts, för att undvika dröjsmålsränta.

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 tågplanperiod, 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 överenskoms.

⁵ Elektronisk koppling sker i första hand genom ett Peppol-ID som är en unik elektronisk adress. Peppol är ett öppet nätverk med standardiserade format för olika typer av elektroniska dokument. Det äldre Svefaktura-formatet fasas ut, men slutar inte att fungera.

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 att tillgå 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 aktuella 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 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, och 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 [Transportstyrelsen webbplats](#).

6.3 Operativa åtgärder

6.3.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda 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 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 internationella störningar finns i dokumentet "International Contingency Management Handbook" på RailNetEuropes 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
Årstidsstyrd beredskapsplan				
• 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](#).

6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer

Fastställd rutin för hur evakuerings- och röjningssituationer ska hanteras finns i bilaga 6 B, där järnvägsföretaget och Trafikverket i dialog ska hitta en lösning på problemet. Om det inte går att komma överens om detta 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 infinns 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 5.5.3.

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 RailNetEuropes webbplats <https://rne.eu/it/products/tis/>.

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 iordningställt 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 anläggningsbeskrivningar. 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 bärförmåga 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 tillhandahålls av Trafikverket 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://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall/mark-och-byggnader/>.

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 anlitade 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	11,50 kr per antal påbörjade timmar och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 7.1

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad tjänst.

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:

- utdragsspår
- växlingsautomatik
- vall med infarts- och/eller utfartsgrupp
- riktningspår.

Rangerbangårdar med rangerbromssystem:

- Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Helsingborgs godsbangård, Malmö godsbangård, Sundsvalls rangerbangård, Sävenäs 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 2025. 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 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	Bromsprovsnings-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, 301–309	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	Äggb	11–31, 102–106		

Tabell 7.2

7.3.4.4 Avgifter

Tjänst	Avgift
Tillträde till rangerbangård	100,61 kr per ankommande fordonssätt

Tabell 7.3

Avgiften tas ut för tilldelad, ej avbokad tjänst.

Spår eller spårområde för tågbildning

Ingen avgift tas ut för tjänsten.

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om avgifter lämnas av SJ AB Depåproduktion. Se avsnitt 7.3.4.6. och bilaga 1 A.

7.3.4.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

Samtliga rangerbangårdar har fastställd nödlägesplan där 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

Tågbildningstjänster i form av operativ spår- och banarbetsplanering inom trafikplats Hagalund tillhandahålls dagligen mellan 5.00-23.00. Tjänsterna tillhandahålls av SJ AB Depåproduktion på uppdrag från Trafikverket. Varje part som nyttjar tågbildningstjänsten i Hagalund måste ingå avtal med SJ AB avseende tågbildningstjänsten. Kontaktuppgifter avseende ytterligare information och tecknande av avtal om tjänsten, se kontaktuppgifter i bilaga 1 A. Vid behov av tågbildningstjänster på andra tider än mellan 5.00-23.00, se bilaga 1 A.

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 de grundläggande tjänsterna *spår för uppställning* samt *spår för långtidsuppställning*.

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.

Spår för långtidsuppställning

Tjänsten omfattar långtidsuppställning av fordon på spår med låg underhållsnivå, det vill säga sidospår utöver vad som presenteras i bilaga 7 A. Dessa spår kan tas i bruk endast efter en i förväg överenskommen tidsfrist. Tidsfristen behövs för att Trafikverket ska kunna inspektera spåren och göra dem trafikerbara.

7.3.5.3 Beskrivning av anläggning

I bilaga 7 A presenteras spår som är rekommenderade för uppställning, längd för uppställning samt tillgång 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	7,91 kr per tilldelat spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår
Uppställning zon B	0,43 kr per tilldelat per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 7.4

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 Skandiahamnen (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.

Spår för långtidsuppställning

Avgiften för tjänsten *spår för långtidsuppställning* grundas på tilldelad, ej avbokad tjänst.

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan	700 kr per påbörjad timme
Långtidsuppställning	4,31 kr per antal påbörjade 24-timmarsperioder och påbörjat hundratal meter spår
Eventuella åtgärder i anläggningen	Trafikverkets självkostnad för åtgärder i anläggningen

Tabell 7.5

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.

En ansökan om den grundläggande tjänsten *spår för långtidsuppställning* kan bara omfatta tid inom en tågplanepperiod. Tjänsten ingår inte i Trafikverkets infrastrukturåtagande, men kan tilldelas om kapacitet finns. Den som tänker ansöka om sådan uppställning bör först ta kontakt med Trafikverket via e-post till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se och beskriva behovet. För ytterligare kontaktuppgifter, se bilaga 1 A, avsnitt 5.6. Trafikverket kan då föreslå lämpliga platser och spår för långtidsuppställning. Därefter görs ansökan om tjänsten, se avsnitt 4.2. Den sökande som transporterar dit ett fordon har också ansvar för det under uppställningen.

Som stöd för ansökan om uppställning redovisar Trafikverket riktlinjer för spåranvändning, 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 Skandiahamnen. 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 bromsprovсанläggning*.

Tillgång till bromsprovсанläggning

I Göteborg Skandiahamnen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovсанläggning 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 Skandiahamnen finns i bilaga 7 A, fliken Uppställning.

Bromsprovсанläggningar 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 bromsprovсанläggning i Göteborg Skandiahamnen, spår 31–35	86,24 kr per bromsprov

Tabell 7.6

Avgiften tas ut för tilldelad tjänst.

7.3.7.5 Villkor för tillträde

För den som ska använda anläggningen vid Göteborg Skandiahamnen 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 bromsprovсанläggningen i Skandiahamnen, 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. Tjänsten införs enligt planen som framgår av kartan med tidsfrister samt täckningsområden 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.

Kartan uppdateras med tre månaders framförhållning inför att tjänsten blir tillgänglig i ett täckningsområde.

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. Loket är i båda ändar försett med rörlig dragkrok, bromshuvudledning och matarledning för att möjliggöra transporter, med koppeladapter/övergångskoppel, av fordon med automatkoppel på det hjälpbehövande fordonet.

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 7.7

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 tillgång till värmeposter och tillgång 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	71,86 kr per antal påbörjade 24-timmarsperioder
Anslutning till el via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan energimätare	71,86 kr per uppfälld strömavtagare och antal påbörjade 24-timmarsperioder

Tabell 7.8

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 trafikorganisatör bestämt 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 mellan 24 och 0 timmar före planerad avgångstid från första driftplats på den avbokade sträckan 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 ersättningsskyldig 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

Ersättningsskyldighet 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.

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.

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 trafikorganisatör till trafikoperatör) till trafikeringsavtalet, delegera rätten att inkomma med anspråk på ersättning och att ta emot ersättning.

Anspråk på ersättning för ekonomisk skada ska framställas skriftligen. 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.

Kontakter

1 Information om järnvägsnätsbeskrivningen

Frågor om järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverket
Avdelning Kund och marknad, enhet Tjänsteledning
781 89 Borlänge

E-post: jnb@trafikverket.se

Webbplats: <https://www.trafikverket.se/jnb>

2 Telefonnummer till Trafikverkets växel samt företagsadress

Trafikverket
781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Webbplats: <http://www.trafikverket.se>

3 Övriga kontakter

Transportstyrelsen

Webbplats: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/jarnvag/>

Telefon: 0771-503 503

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Webbplats: <http://www.regeringen.se>

Telefon: 08-405 10 00

4 Support järnväg

Behörigheter till Trafikverkets system, tillträde till bangårdar med nödlägesplan, tillträde till järnvägsanläggningen, energimätare inklusive SIM-kort och frågor om annonseringsinformation.

Trafikverket
Support järnväg
Box 810
781 89 Borlänge

E-post: support.jarnvag@trafikverket.se

5 Frågor om kapacitet och tjänster

Ansökan avser

- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)
- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för internationell trafik
- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för specialtransport
- stationer för resenärer
- godsterminaler
- rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter
- spår för uppställning
- andra tekniska anläggningar
- anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon.

Inlämnande av annonseringsuppgifter för persontåg, se kapitel 5 avsnitt 5.3.4.2 samt avsnitt 5.4 nedan.

5.1 Frågor om ansökan senast 2025-04-14 eller kompletterande ansökan

Trafikverket
Avdelning Kapacitet järnväg, enhet Leveranssamordning
781 89 Borlänge

E-post: trafikverket.jarnvag@trafikverket.se

Via Trafikverkets e-tjänst, MPK Långtid
Telefon - Användarstöd IT: 010-125 10 10
Ange att frågan rör långtidsplanering eller kompletterande ansökan.

5.2 Frågor om ansökan fram till kl. 15.00 vardagar före kommande driftperiod

Trafikverket
Avdelning Kapacitet järnväg, enhet Leveranssamordning
781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921

Via Trafikverkets e-tjänst, MPK Korttid
Telefon - Användarstöd IT: 010-125 10 10.

5.3 Frågor om ansökan från kl. 15.00 vardagar före kommande driftperiod samt under driftperioden.

Via Trafikverkets e-tjänst, MPK Korttid
Telefon - Användarstöd IT: 010-125 10 10

E-post:

operativaledaren.syd@trafikverket.se

operativaledaren.vast@trafikverket.se

operativaledaren.ost@trafikverket.se

operativaledaren.nord@trafikverket.se

5.4 Annonsering för persontåg

Annonseringsinformation som inte kan ändras via Trafikverkets e-tjänst (enligt kapitel 5, avsnitt 5.3.4.2) samt underlag för övergripande trafikinformation om planerade händelser skickas till:

trafikinformationsledaren.syd@trafikverket.se

trafikinformationsledaren.vast@trafikverket.se

trafikinformationsledaren.ost@trafikverket.se

trafikinformationsledaren.nord@trafikverket.se

5.5 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell enligt bilaga 6 A

Trafikverket
781 89 Borlänge

E-postadress för frågor om elkraft: elkraft@trafikverket.se

E-postadress för frågor om spårfordon kopplade till arbete i spår:
trafiksakerhetjvg@trafikverket.se

5.6 Förhandskontakt om spår för långtidsuppställning enligt 7.3.5

Skriftlig beskrivning av behovet sänds till Trafikverket:

Trafikverket

Avdelning Trafikplanering, enhet Produktionsplanering järnväg
781 89 Borlänge

E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

5.7 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund enligt avsnitt 7.3.4.6

SJ AB, Depåproduktion

Besöksadress: Råsta Strandväg 16

Operativa kontakter, Klockan 05:00-23:00:

Telefon: 010-127 39 02

E-post operativa ärenden: tagbildningsplanerare@sj.se

E-post A-skyddsfrågor: askyddhgl@sj.se

E-post övriga ärenden: tagbildningssamordnare@sj.se

Operativa kontakter, klockan 23:01-04:59:

Telefon: 010-127 39 01 (tågklarerare Trafikverket
trafikcentral Stockholm)

Övriga kontakter samt information om tågbildningstjänsten, se
anläggningsbeskrivning för SJ AB, Tågbildningstjänst Hagalund
<https://bransch.trafikverket.se/anlaggningsbeskrivning>.

5.8 Tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.2

Frågor om villkor och tillstånd för specialtransport:

Trafikverket

Avdelning Kapacitet Järnväg, enhet leveranssamordning – Komplexa
specialtransporter och villkorshandläggning
781 89 Borlänge

Telefon – Transportvillkor: 010-123 20 20

E-post: specialtransporter.jarnvag@trafikverket.se

Telefon – Transporttillstånd: 010-123 20 20

E-post: specialtransporter.tillstand@trafikverket.se

5.9 Annan mottagare av ansökan om kapacitet än Trafikverket enligt avsnitt 4.2

Ansökan om kapacitet som någon annan svensk infrastrukturförvaltare ska vidarebefordra till Trafikverket:

E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

6 Extra tjänster

6.1 Ansökan avser andra extratjänster:

Villkor för provkörning av fordon

Trafikverket
Avdelning Kapacitet Järnväg, enhet Leveranssamordning –
Komplexa specialtransporter och villkorshandläggning
781 89 Borlänge

E-post: provkorning.jarnvag@trafikverket.se

7 Skadeärenden, reklamation av tjänster och fakturafrågor

7.1 Framställan av krav med anledning av sakskada enligt avsnitt 8.6

Trafikverket
Eftermarknad, TRAV-skador
781 89 Borlänge

E-post: TRAV-skador@trafikverket.se

7.2 Reklamation av tjänster samt fakturafrågor

Trafikverket
Eftermarknad, Fakturering
781 89 Borlänge

E-post: fakturering.jarnvag@trafikverket.se

7.3 Faktura för röjning enligt avsnitt 8.5.7

Trafikverket
Fakturahantering
EF 1207
781 89 Borlänge

7.4 Faktura som avser sakskada enligt bilaga 8 B
– rutiner vid skadereglering, avsnitt 1.7.4

Trafikverket
Fakturahantering
EF 1207
781 89 Borlänge

7.5 Ansökan om ekonomisk skada – regressrätt – persontrafik

Trafikverket
Avdelning Kund och marknad, enhet Ekonomisk reglering,
Orsaksutredning och ekonomisk skada
781 89 Borlänge

E-post: ekonomisk.skada.jarnvag@trafikverket.se

För mer information om kontaktvägar och blankett för ansökan om ekonomisk skada i kapitel 8.11, se Trafikverkets webbplats
trafikverket.se/ekonomisk-skada-persontrafik/

7.6 Ansökan om ekonomisk skada – regressrätt – godstrafik

Trafikverket
Avdelning Kund och marknad, enhet Ekonomisk reglering,
Orsaksutredning och ekonomisk skada
781 89 Borlänge

E-post: ekonomisk.skada.jarnvag@trafikverket.se

För mer information om kontaktvägar och blankett för ansökan om ekonomisk skada i kapitel 8.11, se Trafikverkets webbplats
trafikverket.se/ekonomisk-skada-godstrafik/

8 Orsakskod

8.1 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets
orsakskodning enligt avsnitt 5.7.7.1 (BONO respektive
BONO+)

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

8.2 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets
inställelseorsakskodning enligt avsnitt 5.7.7.2 (BRIO)

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

8.3 Begäran om tvistlösning orsakskod enligt avsnitt 5.7.7.3

E-post: tvistlosningorsakskod@trafikverket.se

9 Internationell tågtrafik

9.1 Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.7.1.1

Information om ScanMed RFC och C-OSS kontakt för förplanerade tåglägen:

www.scanmedfreight.eu (se även avsnitt 4.2 och 4.5)

9.2 Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.7.2

Information om RNE (RailNetEurope), kontaktpersoner, kapacitet för internationella tåglägen OSS: www.rne.eu/organisation/oss-c-oss.

Systemet Path Coordination System (PCS) och gemensamma definitioner inom RNE presenteras på RNE:s hemsida

www.rne.eu/organisation/network-statements, (se även avsnitt 4.2)

9.3 Nationell One-Stop Shop enligt avsnitt 1.7.2.1

Trafikverket, the Swedish Transport Administration
Box 366
SE - 20123 Malmö

E-post: oss@trafikverket.se

Avgifter

Minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) på den infrastruktur som Trafikverket förvaltar

Avgift	Belopp (SEK)	Enhet	Segment	Avsnitt
Spåravgift medelaxellast ≤ 10 ton	0,0197	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 10 ton ≤ 17 ton	0,0219	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton ≤ 25 ton	0,0240	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 25 ton	0,0258	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast ≤ 17 ton	0,0209	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton	0,0228	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Tåglägesavgift	4,79	tågkilometer	Persontrafik, godstrafik, tjänstetåg	5.3.6

Passage över Öresundsbron

Avgift	Belopp (SEK)	Enhet	Segment	Avsnitt
Spåravgift medelaxellast ≤ 10 ton	0,0197	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 10 ton ≤ 17 ton	0,0219	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton ≤ 25 ton	0,0240	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 25 ton	0,0258	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast ≤ 17 ton	0,0209	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton	0,0228	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Tåglägesavgift	4,79	tågkilometer	Persontrafik, tjänstetåg	5.3.6
Passageavgift Öresundsbron	3 312	passage	Godstrafik	5.3.6

Grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 1 B – Avgifter för tjänster
Utgåva 2023-12-08

Avgift	Belopp (SEK)	Enhet	Avsnitt
Bromsprovсанläggning i Göteborg Skandiahallen spår 31–35, tillgång	86,24	per bromsprov	7.3.7
El via tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost, tillgång	71,86	per påbörjat dygn	7.3.11
El via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan elmätare, tillgång	71,86	per uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn	7.3.11
Hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon, tillhandahållande	20 000	per hjälpfordon för upp till 3 timmars arbete	7.3.9
Hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon, tillhandahållande	5 000	per hjälpfordon och påbörjad timme för arbete som överstiger 3 timmar	7.3.9
Lastplats, tillträde	11,50	per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår	7.3.3
Långtidsuppställning	4,31	per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår	7.3.5
Långtidsuppställning, eventuella åtgärder i anläggningen	Trafikverkets självkostnad		7.3.5
Långtidsuppställning, handläggning av ansökan	700	per påbörjad timme	7.3.5
Provkörning av fordon, eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad		5.5.4
Provkörning av fordon, handläggning av villkor	1 204,30	per påbörjad timme	5.5.4
Rangerbangård, tillträde	100,61	per ankommande fordonssätt	7.3.4
Specialtransport, bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren	1	per kilometer och påbörjad månad	5.4.2
Specialtransport, eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad		5.4.2
Specialtransport, handläggning av ansökan om transporttillstånd	375	per påbörjad halvtimme	5.4.2
Specialtransport, handläggning av ansökan om transportvillkor	1 000	per påbörjad timme	5.4.2
Uppställning zon A	7,91	per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår	7.3.5
Uppställning zon B	0,43	per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår	7.3.5

Möteslängder och plattformar

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form eftersom det innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/602c1ab110f84e99855f05b804069fb8/bil_2_a_jnb_2025_moteslangder_och_plattformar_250924.xlsx

Banstandarddata

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form eftersom det innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/602c1ab110f84e99855f05b804069fb8/bil_2_b_jnb_2025_banstandarddata_20250429_250924.xlsx

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
111	(Peuravaara)	Riksgränsen	130	
112	Peuravaara	Kiruna Malmbangård	100	
113	(Gällivare central)	(Peuravaara)	160	
114	Gällivare central	Koskullskulle	100	
116	(Råtsi)	Svappavaara	80	
117	(Gällivare central)	(Murjek)	135	
117	(Koijuvaara)	Aitik	70	
118	Murjek	(Buddbyn)	135	
119	(Boden central)	(Luleå)	140	
120	Buddbyn - Boden central	Bodens södra	120	
124	Bastuträsk	(Bodens södra)	160	
126	(Vännäs)	(Bastuträsk)	140	
129	(Mellansel)	(Vännäs)	160	
130	(Långsele)	Mellansel	130	
132	(Morjärv)	Bredviken	200	
133	(Bredviken)	(Haparanda)	250	
137	(Buddbyn)	Morjärv	160	
141	(Nyfors)	Piteå/Svedjan	90	
143	(Bastuträsk)	Skelleftehamns övre	100	
146	(Vännäs)	Umeå central	135	
147	(Umeå central)	Holmsund	180	
149	(Mellansel)	(Örnsköldsviks C)	80	
152	(Hällnäs)	(Storuman)	90	
153	(Forsmo)	(Hoting)	70	
171	Örnsköldsviks central	(Gimonäs)	250	
173	(Husum norra)	Rågön	50	
175	(Västerasby)	(Örnsköldsviks central)	250	
211	(Bräcke)	Långsele	120	
212	(Ånge)	Bräcke	180	
215	(Ramsjö)	(Ånge)	160	
216	(Ljusdal)	Ramsjö	160	
217	Ljusdal	Bollnäs	160	
218	(Bollnäs)	Ockelbo	200	
221	(Östersunds central)	Storlien riksgränsen	140	
222	Östersunds central		160	

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
223	(Bräcke)	(Östersunds centra)	160	
224	(Ånge)	(Sundsvall c)	160	
231	(Birsta)	Tunadal	80	
232	(Härnösand)	Västerasby	200	
232	(Västerasby)	(Långsele)	70	
233	(Sundsvall)	Härnösand	200	
234	Sundsvall c		130	
235	(Sundsvall c)	(Gävle central)	200	
236	Stugsund	(Åänge)	40	
242	(Kilafors)	(Söderhamns västra)	140	
243	(Ockelbo)	(Gävle central)	160	
251	(Furudal)	(Bollnäs)	40	
302	(Gävle central)	Fliskär	40	
303	Gävle central		140	
306	Borlänge fr. Avesta Krylbo	(Repbäcken)	120	
311	(Ockelbo)	(Storvik)	120	
312	(Storvik)	(Avesta Krylbo)	130	
313	(Frövi)	Avesta Krylbo	130	
315	Storvik	(Gävle central)	160	
322	(Falun central)	(Storvik)	120	Höjs till 140 km/h 2025-09-15
323	Falun central	(Borlänge)	120	
324	(Borlänge central)	Ludvika	140	
325	(Ludvika)	Ställdalen	140	Via Hörkenspåret
326	Hällefors	(Kil)	140	
327	(Ställdalen)	(Hällefors)	140	
331	Repbäcken	Mora	140	
333	(Avesta Krylbo)	(Borlänge central)	180	
334	Grycksbo	(Falun central)	30	
340	(Fagersta centrum)	(Ludvika)	90	
341	Brattheden	(Fagersta centrum)	140	
344	(Snyten)	(Ängelsberg)	40	
345	(Kolbäck)	(Brattheden)	140	
348	Tillberga	(Västerås norra)	130	
349	Västerås norra	Kolbäck	200	
350	(Kolbäck)	Jädersbruk	200	

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
351	(Frövi)	(Jädersbruk)	120	
354	(Jädersbruk)	(Hovsta)	200	
361	Vika	(Mora)	40	
364	(Kristinehamn)	Filipstad/Persberg	90	
371	(Blyberg)	Märbäck	10	
371	(Mora)	Blyberg	40	
375	(Malung)	Malungfors		Uppgift saknas
376	(Repbäcken)	Malung	70	
382	(Kil)	Karlstad Välsviken	195	
383	(Laxå)	(Karlstad Välsviken)	200	
391	(Grängesberg)	(Frövi)	115	Via Silverhöjden
393	Bofors	(Strömtorp)	50	
395	(Karlstads central)	Skoghall	30	
401	Ulriksdal	Stockholms central, km 0	200	
401	Älvsjö	Stockholms central, km 0	160	
402	(Solna) - Hagalund			Endast växling
403	Tomtebodas rangelbangård	(Huvudsta)	20	
404	(Karlberg)	Sundbyberg	140	
405	(Tomtebodas)	Värtan	40	
406	(Älvsjö rbg)	Liljeholmen		Endast växling
407	(Älvsjö)	Älvsjö gbg	70	
409	(Tomtebodas övre)	(Stockholms södra)	90	
410	(Älvsjö)	Södertälje hamn	160	
412	(Södertälje hamn)	Järna	200	
413	Södertälje centrum	(Södertälje hamn)	85	
414	(Järna)	(Katrineholms central)	200	
416	(Katrineholms central)	(Hallsberg)	200	
418	(Flemingsberg)	(Järna)	250	
419	Hallsberg pbg	Östansjö	200	
419	Hallsberg pbg	Skymossen	90	
420	Katrineholms central fr. Baggetorp		200	
420	Katrineholms central fr. Strängsjö		200	
421	(Järna)	(Åby)	160	
422	(Katrineholms central)	(Åby)	200	
429	Uppsala central	Uppsala norra	200	

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
430	(Märsta)	(Uppsala central)	200	
431	Sala	(Uppsala norra)	160	
433	(Ulriksdal)	Märsta	200	
434	(Uppsala central)	(Gävle central)	200	
435	(Örbyhus)	Hallstavik	40	
441	(Sala)	(Avesta Krylbo)	180	
443	(Tillberga)	(Sala)	130	
444	(Kungsängen)	(Västerås norra)	200	
445	(Sundbyberg)	Kungsängen	70	
450	Eskilstuna central	Rekarne	200	
452	(Folkesta)	Nybybruk	30	
453	Åkers styckebruk	(Grundbro)	40	
476	Västerhaninge	(Älvsjö)	160	
477	(Västerhaninge)	Nynäshamn	160	
490	(Rekarne)	(Valskog)	160	
492	Oxelösund	(Flens övre)	100	
493	(Rekarne)	(Kolbäck)	135	
494	Flens övre	(Eskilstuna central)	120	
502	Linköpings central		200	
504	Norrköpings central		180	
505	Åby	(Mjölby)	200	
511	(Östansjö)	Laxå	200	
512	(Laxå)	Falköpings central	200	
522	(Skymossen)	(Mjölby)	160	Ändras till 190 km/h 2023-08-14
524	(Hallsberg pbg)	Frövi	140	
552	(Gårdsjö)	(Håkantorp)	100	
563	(Kimstad)	Finspång	40	
591	(Kumla)	Närkes Kvarntorp		Trafikeras som sidospår.
601	(Göteborg Kville)	(Göteborg Marieholm)	90	
601	(Olskroken)	Gubbero	70	
601	Almedal	Göteborg central	105	Via Gubbero
601	Göteborg central	Partille	150	Via Olskroken
601	Göteborg norra	Olskroken	40	
601	Olskroken	Göteborg Marieholm	110	

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
601	Olskroken	Göteborg Kville	80	
602	Sävenäs rangerbangård		20	
603	Göteborg Kville	Göteborg Skandiahallen	40	
611	(Falköpings central)	(Alingsås)	200	
612	Alingsås	(Partille)	180	
621	(Uddevalla central)	Strömstad	110	
623	(Munkedal)	Lysekil		Uppgift saknas
624	(Stenungsund)	(Uddevalla central)	140	
625	(Göteborg Kville)	Stenungsund	140	
626	(Almedal)	Kungsbacka	180	
627	(Kungsbacka)	Kistinge	200	Varbergstunneln, 2021-2024, Innebär hastighetsnedsättning runt bygget bland annat.
628	(Eldsberga)	Ängelholm	200	
629	(Torebo)	Falkenberg godsstation	105	
630	Furet	Kistinge	200	Via Halmstads central
631	Kil	Charlottenberg gräns	160	
634	Älvängen	(Göteborg Marieholm)	200	
635	Öxnered	(Älvängen)	200	
636	(Skälebol)	(Kornsjö-gränsen)	200	
637	(Kil)	(Öxnered)	160	
640	Halmstad rangerbangård		130	
641	(Almedal)	(Borås central)	140	
651	Uddevalla central	(Öxnered)	140	
652	(Öxnered)	(Håkantorp)	110	
653	Håkantorp	(Herrljunga)	160	
654	(Herrljunga)	(Borås central)	110	
655	Borås central		100	
656	(Borås central)	(Varberg)	110	
661	(Kil)	Torsby	90	
662	(Mellerud)	Billingsfors	80	
666	(Alvhem)	Lilla Edet	40	
710	(Falköpings central)	(Sandhem)	160	
711	Sandhem	(Nässjö central)	160	
715	(Jönköpings central)	Jönköpings gbg	60	
720	Värnamo	(Alvesta)	160	

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
721	(Borås)	(Värnamo)	160	
731	(Jönköping gbg)	(Vaggeryd)	100	
732	(Nässjö central)	(Landeryd)	125	
733	Landeryd	(Furet/Halmstads central)	120	
735	(Torup)	Hyltebruk	40	
742	Smålands Burseryd	(Landeryd)	40	
751	(Värnamo)	Helmershus	40	
810	Mjölby		140	
811	(Mjölby)	(Nässjö central)	200	
813	(Nässjö central)	(Alvesta)	200	
814	Alvesta	Älmhult	200	
815	(Älmhult)	(Hässleholm)	200	
817	Nässjö central		200	
821	(Alvesta)	Växjö	160	
822	(Växjö)	Emmaboda	160	
823	(Emmaboda)	Karlskrona central	200	
824	(Emmaboda)	(Kalmar södra)	200	
827	Kalmar södra	Kalmar central	140	
829	(Nässjö central)	Vetlanda	100	
831	(Nässjö central)	(Hultsfred)	100	På sträckan (Nässjö)-(Eksjö) sth 120 km/h i samband med införande av ATC
832	Hultsfred	Berga	110	
833	(Berga)	Oskarshamn	100	
841	(Bjärka-Säby)	(Hultsfred)	120	
843	(Linköpings central)	Bjärka Säby	100	
845	(Bjärka-Säby)	Västervik	110	
851	(Älmhult)	Olofström	70	
872	(Vetlanda)	Kvillsfors	40	Kvillsfors-Järnforsen trafikeras som sidospår
873	(Kvillsfors)	(Pauliström)		trafikeras som sidospår
875	(Blomstermåla)	(Berga)	120	
876	(Kalmar södra)	Blomstermåla	120	
877	Mönsterås	(Blomstermåla)	70	
901	(Malmö central)	Lockarp	200	
901	Arlöv	(Malmö godsbangård)		Uppgift saknas
901	Arlöv	Lockarp		Uppgift saknas

JNB 2025 Bilaga 2 C STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 2.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 2.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
910	(Hässleholm)	(Höör)	200	
912	Höör	(Arlöv)	200	
913	(Lockarp)	(Trelleborg)	160	
914	Trelleborg		110	
919	(Fosieby)	Lernacken	200	
920	(Ängelholm)	(Helsingborgs central)	200	
922	(Ängelholm)	(Åstorp)	130	
923	(Åstorp)	(Kattarp)	120	
924	(Åstorp)	(Teckomatorp)	160	
925	(Kävlinge)	(Arlöv)	160	
926	(Helsingborgs central)	Teckomatorp	140	
927	(Teckomatorp)	(Kävlinge)	140	
931	(Eldsberga)	(Hässleholm)	130	
932	(Hässleholm)	(Åstorp)	130	På sträckan (Hyllstofta)-(Åstorp) sth 160 km/h
933	(Helsingborgs rbg)	Åstorp	130	
935	(Teckomatorp)	(Eslöv)	120	
938	(Helsingborgs central)	(Kävlinge)	200	via Landskrona östra
940	Kävlinge	(Lund c)	200	
941	(Hässleholm)	(Karpalund)	160	
942	Karpalund	Kristianstads gbg	160	via Kristianstads central
943	(Kristianstads central)	(Karlskrona central)	160	
952	(Kristianstads central)	Åhus	40	
960	(Malmö central)	(Lernacken)	200	via Hyllie
960	(Malmö central)	(Svågertorp)	160	via Hyllie
961	(Lockarp)	Ystad	160	
964	(Östervärn)	Brågarp		
969	(Ystad)	Simrishamn	160	
990	(Lernacken)	(Köbenhavns Lufth. Kastrup)	200	
451a	(Södertälje hamn)	Södertälje centrum	85	
451a	(Södertälje hamn)	(Södertälje syd övre)	80	
451b	(Södertälje syd övre)	(Eskilstuna central)	200	

Lutningar per stråk

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form eftersom det innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/602c1ab110f84e99855f05b804069fb8/bil_2_d_jnb_2025_lutningar_250924.xlsx

Övrig tillgänglighetspåverkan

Sträckor med risk för varaktiga begränsningar

På delar av järnvägsnätet finns en förhöjd risk för varaktiga nedsättningar av hastighet eller axellast. Dessa delar presenteras nedan.

Bana/sträcka med risk för varaktiga begränsningar
143 (Bastuträsk)–Skelleftehamns övre
152 (Hällnäs)–(Storuman)
215 (Ramsjö)–(Ånge)
224 (Ånge)–(Sundsvall C)
243 (Strömsbro)–(Ockelbo)
303 Gävle C–Strömsbro
305 Borlänge rangerbangård
325 (Ludvika)–Ställdalen
331 Repbäcken–Mora
340 (Fagersta C)–(Ludvika)
349 Västerås norra–Kolbäck
376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)
512 (Laxå)–Falköping C
621 (Uddevalla C)–Strömstad
631 Kil–Charlottenberg
661 (Kil)–Torsby
732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)
831 (Nässjö)–(Hultsfred)
832 Hultsfred–Berga
845 (Bjärka-Säby)–Västervik

Bandel 143 Bastuträsk–Skelleftehamns övre

(Finnforsfallet)–(Skellefteå), bro över Skellefte älv, km 33+220: Det är nedsatt hastighet över bron på grund av sprött stål i balkarna. Det finns risk för ytterligare nedsättning av hastighet och axellast.

Bandel 152 Hällnäs–Storuman

(Kattisavan)–(Lycksele), broar över Umeå älv, km 62+871 – 63+138 (tre broar), sprött stål i balkarna. Det finns risk för ytterligare nedsättning av hastighet och axellast.

Bandel 215 (Ramsjö)–(Ånge)

(Östevall)–(Alby), bro över Ljungan vid Alby, nedspår, km 469+116. Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 224 Ånge–Sundsvall

(Ånge)–(Erikslund), bro över Ljungan, Parteboda, km 489+462 och bro över Ljungan, Erikslund, (Ånge)–(Erikslund), km 498+829: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 243 (Strömsbro)–(Ockelbo)

Råhällan järnvägsbro, (Oslättfors)–(Kolforsen), km 21+648: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 303 Gävle–Strömsbro

Drottninggatan i Gävle, km 114+370: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 305 Borlänge rangerbangård

Bron över Dalälven vid Domnarvet, sidospår nr 103, km 21+750: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 325 Ludvika–Ställdalen

Ställdalen, bro över Ställdalsån, km 463+564: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem. Gäller utfarten mot Silverhøjdspåret.

Bandel 331 Repbäcken–Mora

(Insjön)–(Leksand), Tunsta, bro över Dalälven, km 100+837: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 340 (Fagersta C)–(Ludvika)

Fagersta C–Ludvika, km 167+455 – 212+049: Det finns risk för varaktig nedsättning till 70 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 349 Västerås norra–Kolbäck

Västerås C–Västerås V, uppspår km 111+226 – 114+365, samt nedspår km 111+368 – 114+120: Det finns risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung

Repbäcken–Rågsveden, km 30+784 – 162+119: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim. (Björbo)–(Dala-Järna), bro över Västerdalälven, km 269+344: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)

(Grängesberg)–Grängesbergs malmbangård–(Ställdalen), "Silverhøjdspåret", km 462+371 – 480+069: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 512 (Laxå)–(Falköping)

Töreboda, bro över Göta kanal, km 274+130: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 621 (Uddevalla C)–Strömstad

Uddevalla–Överby, km 89+590 – 166+050: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

(Kil)–(Fagerås), bro över Norsälven, km 353+85 – 353+263: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 661 Sunne–Torsby

Sunne–Torsby, km 43+184 – 81+220: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Kil–Rottneros, km 1+446 – 35+140: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)

(Forsheda)–(Reftele), km 97+705 – 102+750 och (Smålandsstenar)–(Skeppshult), km 124+000 – 133+550: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 831 (Nässjö)–(Hultsfred)

Eksjö–Hultsfred, km 21+780 – 82+561: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 832 Hultsfred–Berga

Mörlunda–(Berga), km 103+289 – 112+245 och km 115+500 – 118+855: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 845 (Bjärka-Säby)–Åtvidaberg–Västervik

Överum, km 81+940: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Styrande dokument

Dokument	Titel	Version
TDOK 2017:0701	Växlar och spårspärrar – lokal manövrering och kontroll	1.0
TDOK 2013:0657	Ordnings- och skyddsregler för bangårdar	4.0
TDOK 2020:0074	Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador	3.0
TDOK 2014:0415	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2.0
TDOK 2016:0193	Användning av GSM-R på Trafikverkets järnvägsanläggning	3.0
TDOK 2021:0412	Tillfälliga ändringar i TTJ	8.0
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg	11.0
TDOK 2014:0774	Elektriska krav på fordon med avseende på kompatibilitet med infrastrukturen och andra fordon	1.0
TDOK 2014:0775	Krav på strömavtagare och interaktionen mellan strömavtagaren och kontaktledningen	1.0
TRVINFRA 00164 KRAV	Kontaktledning Uppställning av fordon med uppfälld strömavtagare Tekniska krav på fordon	1.0
TRVINFRA 00164 RÅD	Kontaktledning Uppställning av fordon med uppfälld strömavtagare Tekniska krav på fordon	1.0
TDOK 2023:0120	Omledning av tågfärd inom driftplats med driftplatsdelar	2.0
TDOK 2024:0179	Användning av bromsprocenttabeller m.m.	1.0

Bevakning av trafikplatser

Innehåll

1	KATEGORI A	1
1.1	Trafikplatser som ständigt är lokalbevakade	1
2	KATEGORI B	2
2.1	Trafikplatser som planerligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis	2
2.2	Trafikplatser som planerligt är lokalbevakade tidvis	2
3	KATEGORI C	3
3.1	Trafikplatser som kan lokalbevakas tidvis	4
4	KATEGORI D	4
4.1	Trafikplatser som inte lokalbevakas	4

1 Kategori A

Trafikplatser som fjärrstyrs och trafikplatser som ständigt är lokalbevakade tillhör kategori A. Inga särskilda villkor anges för kapacitetstilldelning på dessa platser på grund av bevakning.

1.1 Trafikplatser som ständigt är lokalbevakade

- Kil
- Luleå
- Nässjö
- Trelleborg

2 Kategori B

Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade under viss tid tillhör kategori B. Trafikverket planerar bevakning på dessa platser utifrån

- de behov som följer av ansökningar om tåglägen inför kommande tågplan samt de resurser som Trafikverket förfogar över
- de tillkommande behov av bevakning som följer av ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan (så kallad ad hoc-ansökan) samt de resurser som Trafikverket förfogar över.

En ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning ska inkomma till Trafikverket åtta veckor i förväg.

Till denna kategori hör även trafikplatser som tidvis fjärrstyrs från trafikcentral och som under övrig tid är lokalbevakade. Under den tid som trafikplatsen är lokalbevakad kan förutsättningarna för kapacitetstilldelning vara begränsade.

2.1 Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis

- Jönköpings godsbangård

2.2 Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

- Bengtsfors
- Berga
- Blomstermåla
- Bofors
- Bäckebron
- Dingle
- Eksjö
- Forsheda
- Forshem
- Hjaltevad
- Hultsfred
- Kisa
- Landeryd
- Lidköping
- Lycksele
- Lysvik

- Mariestad
- Munkedal
- Mönsterås
- Olofström
- Oskarshamn
- Reftete
- Rottneros
- Skene
- Smålandsstenar
- Strömstad
- Sunne
- Tanum
- Torsby
- Torup
- Veddige
- Vetlanda
- Vimmerby
- Viskafors
- Värnamo

3 Kategori C

Trafikplatser som planenligt inte är lokalbevakade tillhör kategori C. Trafikverket planerar bevakning på dessa platser utifrån de tillkommande behov av bevakning som följer av ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan (ad hoc-ansökan) samt de resurser som Trafikverket förfogar över.

En ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning ska inkomma till Trafikverket tolv veckor i förväg.

3.1 Trafikplatser som kan lokalbevakas tidvis

- Lyrestad*
- Mörlunda

* Trafikplatsen är inte fullständigt utrustad. Trafikverket kan avslå ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning, även om denna inkommer tidigare än tolv veckor i förväg.

4 Kategori D

Trafikplatser som planenligt inte är lokalbevakade tillhör kategori D. Trafikverket planerar inte bevakning på dessa platser.

4.1 Trafikplatser som inte lokalbevakas

- Billingsfors
- Dals Långed
- Finnforsfallet
- Horred
- Hova
- Järpås
- Mariannelund
- Oskarström
- Rossön
- Skee
- Skellefteå
- Sollefteå
- Storfors
- Ådalsliden
- Åsensbruk
- Österalnö

Prioriteringskriterier

Innehåll

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

1 Prioriteringskriteriernas struktur

1.1 Prioriteringskriteriernas syfte

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

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

1.2 Omfattning

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

1.3 Tåglägen

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

1.4 Associationer

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

1.5 Grundläggande princip

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

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

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

1.6 Uppgifter i ansökan

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

1.7 Kategorisera objekten

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

1.8 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna

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

1.9 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningalternativ

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

1.10 Prioritera effektivaste lösningalternativet

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

2 Uppgifter som direkt eller indirekt påverkar prioriteringen

2.1 Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt

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

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

2.2 Typ av information som uppgifter i ansökan innehåller

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

2.3 Uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga

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

2.4 Uppgifter i ansökan som används vid prioritering

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

2.5 Uppgifter som rekommenderas för att få rätt prioritering

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

2.6 Uppgifter för tåglägen

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

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

2.7 Uppgifter för associationer mellan tåglägen

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

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

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

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

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

3 Prioriteringskategoriernas indelning

3.1 Kategorisering av tåglägen och associationer

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

3.2 Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter

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

Prioriteringskategorier för tåg - godstransporter

Prio- riterings- kategori		Identi- fier- ings- nyckel	Identifieringsvillkor								Typ av trafik, beskrivning	Exempel
			Trafik koncept: Snabb* framfart	Tids- kritisk logi- stik	Kund- avtal- snabb transport	Krav på lever- anspre- cision	Krav på flexi- bilitet	Gods- mängd (vikt)	Förädl- ings- grad	Tåg- konfi- gura- tion	OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en <i>ungefärlig</i> uppfattning om vad resp. kategori har för innebörd.	
Gods- snabb	GS	GS1	4	5	-	5	-	3	5	-	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg
		GS2	4	-	5	5	-	3		-	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg
		GS3	4	-	5	4	-	3	-	Kombi-tåg	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat
Gods- över- natt	GT	GT1	2	5	-	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT2	2	4	4	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT3	2	-	4	-	-	3	-	Kombi-tåg	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard

Järnvägsnätbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

Prioriterings-kategori		Identifierings-nyckel	Identifieringsvillkor								Typ av trafik, beskrivning	Exempel
			Trafik koncept: Snabb* framfart	Tids-kritisk logistik	Kund-avtal snabb transport	Krav på lever-anspre-cision	Krav på flexi-bilitet	Gods-mängd (vikt)	Förädl ings-grad	Tåg-konfi-gura-tion	OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad resp. kategori har för innebörd.	
		GT4	-	-	5	-	-	3	-	Vagns-lasttåg	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat
Gods-regula-ritet	GR	GR1	-	4	-	4	-	3	4	Systemtåg	Transporter av industriprodukter med logistikkedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
		GR2	-	4	-	4	-	4	-	Systemtåg	Transporter av produkter där transporten är integrerad med den industriella processen där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
Gods-nätverk	GN	GN1	-	-	4	-	-	3	-	Vagns-lasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard
Gods-flexi-bilitet	GF	GF1	-	-	-	-	4	3	-	Systemtåg	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet
		GF2	-	-	-	-	-	3	-	Systemtåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF3	-	-	-	-	-	3	-	Vagns-lasttåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF4	-	-	-	-	-	3	-	Vagns-lasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat
Ospecc.	GO	GO1	-	-	-	-	-	-	-	-	Ospecificerat godståg	Spec.saknas

Teckenförklaring till tabellen:

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

3.3 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter

Prioriterings-kategorier		Identifierings-nyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
			Antal res-ande	Andel tids-känsliga resande	Andel regio-nala resande	Trafik koncept: Snabb* framfart	OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd.	
Stor-pendel	SP	SP1	≥ 700	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, högsta möjliga beläggning	Stockholms pendeltåg, högtrafik
Regio-Pendel	RP	RP1	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Storstäders pendeltåg, högtrafik
		RP2	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Mycket tunga regionala relationer, högtrafik
Regio-max	RX	RX1	≥ 200	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, hög beläggning	Tunga regionala relationer

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

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

Teckenförklaring till tabellen

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

3.4 Prioriteringskategorier för tåg – tomtransporter

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

3.5 Prioriteringskategorier för associationer – anslutningar

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

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

3.6 Prioriteringskategorier för associationer – omlopp

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

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

Teckenförklaring till tabellen

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

4 Prioriteringskategoriernas identifiering

4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

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

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

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

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

4.2 Trafikverket kan överpröva prioriteringskategorier i ansökan

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

4.3 Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren

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

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

4.4 Identifiering av prioriteringskategorier vid start av ny trafik

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

Definitioner

Ny trafik (i huvudsak motsatsen till etablerad trafik)

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

1. Prioriteringskategori etablerad

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

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

2. Prioriteringskategori nystart

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

3. Identifiering av rätt kategori

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

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

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

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

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

Omfattning av prioriteringskategori nystart

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

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

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

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

Typ av prioriteringskategori	Löpande tid från startdagen av ny trafik			
	År 1	År 2	År 3	År 4 och framåt
Prioriteringskategori etablerad (andel)	0 %	0 %	100 %	100 %
Prioriteringskategori nystart (andel)	100 %	100 %	0 %	0 %
Dagar och år räknas från tåglägets trafikstart och är inte kopplat till tågplaneskiftet. År 1 avser tiden från dag 1 (tåglägets trafikstart) till dag 365. År 2 avser tiden från dag 366 till dag 730. År 3 och så vidare.				

Figur 4.1 Omfattning av prioriteringskategori nystart

Inverkan på kostnadsparametrarna vid beräkning

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

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

Att återropa Ny trafik/prioriteringskategori nystart

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

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

5 Kostnadsparametrar

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

5.1 Kostnadsparametrar för tåg

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per tåg för respektive prioriteringskategori.

Prioriteringskategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg				Parametrar för exkludering av tågläge		
	Transporttid	Transportavstånd	Förskjutningstid	Exkluderat tågläge	Nyttogräns för tågläge	Korr-faktor bastid	Gångtids-mall
Kod	Kr/min	Kr/km	Kr/min	Kr/km	%	%	Kod
A	B	C	D	I	J	K	L
GS	297	69	183	-	15	2	GB201211
GT	259	69	155	-	25	2	GR401410
GN	174	74	90	-	35	2	GR401409
GR	226	68	130	-	35	2	GB200710
GF	94	66	31	-	45	2	GR401410
GO	70	50	23	-	50	2	60 km/h
SP	1297	80	911	-	15	20	PX600616
RP	816	79	551	-	15	15	PX600616
RX	548	75	247	-	15	15	PX410020
RS	272	17	153	-	20	12	PX610016
RL	211	27	112	-	30	12	PX510018

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2023-12-08

RI	74	24	12	-	40	12	PY310014
FX	839	58	500	-	20	6	PX2-2000
FS	550	35	339	-	25	8	PR600616
FL	279	28	145	-	35	8	PR600416
FI	132	27	36	-	45	8	PX620018
PO	56	13	9	-	50	8	PR600616
TT	76	31	0	-	100	0	PR600616
EL	54	33	0	-	100	0	ellok120

Tabell 5.1

5.2 Kostnadsparametrar för associationer

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per association för respektive prioriteringskategori.

Prioriterings- kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter	
	Tidsåtgång	Bruten association
Kod	Kr/min	Kr/association
K	L	M
APX	752	64 300
APH	354	30 265
APS	221	18 915
APL	124	10 590
API	35	3 030
AGX	130	99 510
AGH	78	59 700
AGS	49	37 320
AGL	29	22 390
AGI	10	7 460
FOH	-	39 600
FOS	-	20 480
FOL	-	12 540

Tabell 5.2

6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ

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

Giltiga tåglägen

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

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

2. tidsförbrukning under färd (gångtid)

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

3. tidsförbrukning vid uppehåll

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

4. anpassning av tåglägen för leveransprecision

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

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

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

Tåglägen som uppfyller ovanstående krav är giltiga i den meningen att Trafikverket kan åta sig att leverera tågläget. De utgör därför ett fundamentalt krav för tåglägen som kan ingå i jämförelserna.

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

6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader

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

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

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

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

6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ

Avgränsning och bildande av konfliktlösningsgrupp för kostnadsberäkning

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

Samhällsekonomisk kostnad för ett enskilt lösningsalternativ

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

Jämförelse mellan olika lösningsalternativ

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

6.4 Definition av och kostnad för "Exkluderat tågläge"

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

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

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

6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen

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

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

6.6 Prioritering genom val av lösning

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

6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori

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

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

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

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

Persontrafik

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

Godstrafik

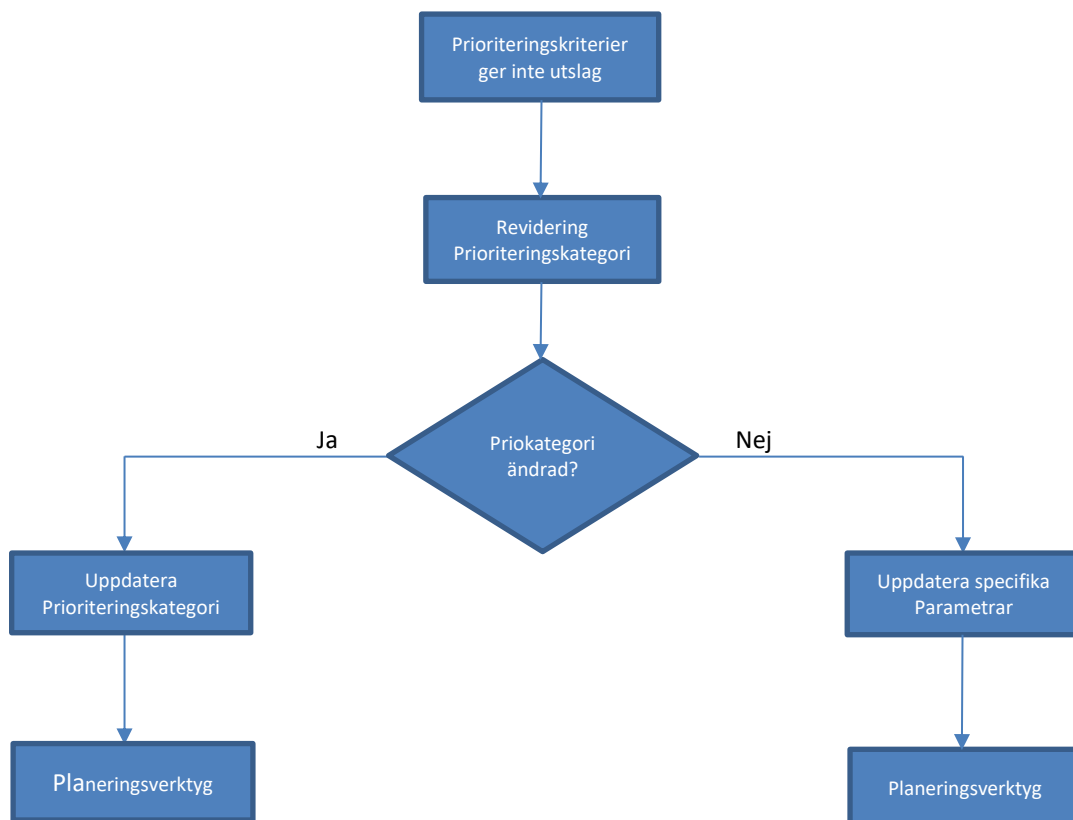
Parametrar	Enhet	Förklaring/verifiering
Dragande lok	Antal	Antal dragande lok för det sökta tågläget
2-axliga vagnar	Antal	Antalet 2-axliga vagnar för det sökta tågläget
4-axliga vagnar	Antal	Antalet 4-axliga vagnar för det sökta tågläget
Lastade vagnar	%	Procentuell andel lastade vagnar (oavsett antal axlar)
Last	Ton	Volym nettoton last på tåget i genomsnitt för det sökta tågläget

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

Tillämpning av inlämnad information

Innan särskiljning med tåglägesspecifika kostnadsparametrar tillämpas kommer Trafikverket att pröva om de tåg som är inblandade i konflikten uppfyller den tågkategori som de hade i ansökan. Om prövningen visar att ansökan av tågläge gjorts med fel tågkategori, kommer den rätta tågkategorin att användas vid ny tillämpning av prioriteringskategorier. Om ingen av ansökningarnas tågkategorier ändras, kommer i stället särskiljning att göras med tågspecifika kostnadsparametrar.

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



Ny trafik

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

Trafikkalender 2025

Datum	År	Dag	Veckodag	Trafikeras som
23/12	2024		M	F
24/12	”	Julafton	Ti	L
25/12	”	Juldagen	O	S
26/12	”	Annandag jul	To	S
30/12	”		M	F
31/12	”	Nyårsafton	Ti	L
1/1	2025	Nyårsdagen	O	S
2/1	”		To	M
5/1	”	Trettondagsafton	S	S
6/1	”	Trettondedag jul	M	S
7/1	”		Ti	M
17/4	”	Skärtorsdagen	To	F
18/4	”	Långfredagen	F	L
19/4	”	Påskafton	L	L
20/4	”	Påskdagen	S	S
21/4	”	Annandag påsk	M	S
22/4	”		Ti	M
30/4		Valborgsmässoafton	O	F
1/5	”	Första maj	To	S
28/5	”		O	F
29/5	”	Kristi himmelfärdsdag	To	S
5/6	”		To	F
6/6	”	Sveriges nationaldag	F	L
19/6	”		To	F
20/6	”	Midsommarafton	F	L
21/6	”	Midsommardagen	L	S
31/10	”	Allhelgonafton	F	F
1/11	”	Alla helgons dag	L	L

Konstruktionsförutsättningar

Innehåll

1	GENERELLA KONSTRUKTIONSFÖRUTSÄTTNINGAR	2
1.1	Gångtidsberäkning	2
1.1.1	Retardationstillägg	2
1.1.2	Banarbetstillägg	2
1.2	Planerade uppehållstider	2
1.3	Robusthetstillägg vid tågmöten på enkelspår	3
2	KONSTRUKTIONSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRÅNGSEKTORER	3
2.1	Stockholm	3
2.1.1	Stockholms central	3
2.1.1.1	Allmänt	3
2.1.1.2	Spåranvändning	3
2.1.1.3	Tid vid plattform	4
2.1.1.4	Växling	4
2.1.1.5	Lokrundgång	4
2.1.2	Citybanan (Älvsjö–Solna/Sundbyberg)	4
2.1.2.1	Antal tillgängliga tåglägen	4
2.1.2.2	Uppehållstider	4
2.1.3	Norr om Stockholms central	5
2.1.4	Söder om Stockholms central	5
2.2	Göteborg	5
2.2.1	Göteborgs central	6
2.2.1.1	Allmänt	6
2.2.1.2	Spåranvändning	6
2.2.1.3	Tid vid plattform	6
2.2.1.4	Växling	6
2.2.1.5	Lokrundgång	6
2.2.1.6	Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst	7
2.2.2	Hamnbanan	7
2.2.3	Marieholmsbroarna	7
2.2.4	Olskroken	8
2.3	Malmö	8
2.3.1	Malmö central	8
2.3.1.1	Allmänt	8
2.3.1.2	Spåranvändning	8
2.3.1.3	Tid vid plattform på spår 5–11	9
2.3.1.4	Växling	9
2.3.1.5	Lokrundgång	9
2.3.2	Citytunneln	9
2.3.2.1	Antal tillgängliga tåglägen	9
2.3.2.2	Uppehållstider	9
2.3.3	Övriga banor kring Malmö	9
2.3.3.1	Uppehållstider	9
2.3.4	Samordning med anslutande dansk sträcka	10
2.4	Helsingborg	10

2.4.1	Helsingborgs driftplats.....	10
2.4.1.1	Allmänt	10
2.4.1.2	Spåranvändning.....	10
2.4.1.3	Tid vid plattform.....	10
2.4.1.4	Växling	10

1 Generella konstruktionsförutsättningar

Ett tågläge får inte konstrueras så att tåget riskerar att planmässigt störa annan trafik. Nedan beskrivs vissa konstruktionsförutsättningar som syftar till att säkerställa att detta inte sker.

1.1 Gångtidsberäkning

Gångtiden för tåg beräknas automatiskt av Trafikverkets planeringsverktyg. Sökande kan använda gångtidstjänsten för att beräkna gångtid för en vald sträcka innan ansökan skickas in. Mer information finns på [Trafikverkets webbplats](#).

1.1.1 Retardationstillägg

Färdplan för godståg ska innehålla retardationstillägg från utgångsdriftplats, vid förarbyte samt efter uppehåll för till- eller avkoppling av vagnar. Tillägget ska vara 90 sekunder och ligga på första bevakningssträckan, om infrastrukturen medger detta. Retardationstillägget ingår inte i den gångtid som beräknas av gångtidstjänsten.

1.1.2 Banarbetstillägg

Gångtidstjänsten beräknar aktuella banarbetstillägg automatiskt.

1.2 Planerade uppehållstider

Planerade uppehållstider måste överensstämma med faktiska uppehållstider. Principen med *avgång är lika med ankomst* är att föredra för att möjliggöra avgång så snart som möjligt.

Korrekta uppehållstider gäller inte bara för uppehåll där passagerare stiger av och på, utan även där aktiviteter sker, såsom personalbyte, tågvändning och till- och fränkoppling av tågsätt.

Om det vid en förseningsuppföljning visar sig att ett uppehåll systematiskt tar längre tid än planerat förbehåller sig Trafikverket rätten att förlänga den planerade uppehållstiden till nästa tågplan.

Minimitider för uppehåll:

- Persontåg längre än 300 meter måste ha en planerad uppehållstid på minst 2 minuter.
- Persontåg längre än 400 meter måste ha en planerad uppehållstid på minst 3 minuter.

- Persontåg som saknar central dörrstängning måste ha en planerad uppehållstid på minst 2 minuter.

På vissa platser med högt kapacitetsutnyttjande ställs särskilda krav på uppehållstiden, se avsnitt 2 i denna bilaga.

1.3 Robusthetstillägg vid tågmöten på enkelspår

Det är inte tillåtet med så kallade "flygande tågmöten" där båda tågen passerar en driftplats utan att stanna vid ett tågmöte.

Robusthetstillägg ska planeras vid tågmöten enligt nedan:

- Vid tågmöte med två tåg som har uppehåll ska det finnas minst 60 sekunder gångtidstillägg för båda tågen före driftplatsen. Alternativt ska det finnas en bufferttid på minst 60 sekunder mellan tågens ankomsttid och avgångtid.
- Vid tågmöte med ett passerande tåg ska första tåget ankomma minst 60 sekunder innan mötande tåg passerar. Det stillastående tåget får inte avgå tidigare än 60 sekunder efter att mötande tåg passerat (totalt minst 120 sekunder tillägg).
- Tåg får inte utgå från driftplats tidigare än 60 sekunder efter mötande tågs ankomsttid. Alternativt ska det finnas ett gångtidstillägg på minst 60 sekunder före driftplatsen för det mötande tåget.

2 Konstruktionsförutsättningar för trångsektorer

Särskilda kapacitetsförutsättningar för områden med högt kapacitetsutnyttjande.

2.1 Stockholm

Kapacitetsförutsättningarna inom Stockholm avser ett område som begränsas av driftplatserna Skavstaby (Ostkustbanan), Kallhäll (Mälarbanan) och Flemingsberg (Västra stambanan).

Sträckan Stockholms södra–Tomtebodas övre via Stockholms central är reserverad för person- och godstrafik som inte utgörs av pendeltåg. Pendeltåg kan dock nyttja eventuell restkapacitet.

2.1.1 Stockholms central

2.1.1.1 Allmänt

Stockholms central består av en säckbangård (spår 1–7) och en genomgående bangård (spår 8–19).

2.1.1.2 Spåranvändning

För att nyttja kapaciteten optimalt samt minska risken för korsande tågvägar och blockering av plattformsspår, ska plattformsspåren användas på följande sätt:

- Tågens sammansättning ska vara anpassade till driftplatsens spår- och plattformslängder. Efter fastställd tågplan kan tåg med överskridande längd framföras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.
- Spår 1–2 är reserverade för Arlanda Express flygpendeltåg.
- Lokrundgång på spår 3 är inte tillåten.

2.1.1.3 Tid vid plattform

Den planerade uppehållstiden för genomgående persontåg får inte överstiga 10 minuter vid spår 8–19. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall. Av samma skäl får uppehållstiden för vändande persontåg inte medföra att fler tåglägen tas i anspråk, till exempel genom blockering av plattformsspår.

Fordon som tas i eller ur trafik genom växlingsrörelse eller tjänstetåg får inte stå vid plattform längre än 30 minuter före avgång eller efter ankomst. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

Vändande persontåg ska inte stå vid plattform längre än 60 minuter före avgång eller efter ankomst. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

2.1.1.4 Växling

Varje växlingsrörelse ska jämföras med en tågrörelse i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig ska således ett (outnyttjat) tågläge vara tillgängligt.

Tågens sammansättning ska inte ändras, till exempel i form av till- eller frånkoppling av tågsätt. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

Möjlighet till uppställning av fordon finns på spår A4, B1 och B2. Uppställning på andra spår är inte tillåten.

2.1.1.5 Lokrundgång

Lokdragna tåg som ankommer och avgår med samma dragande lok ska planeras med minst 25 minuter mellan ankomst- och avgångstid.

Lokrundgång är inte tillåten om det medför att kapacitet för andra tåglägen tas i anspråk.

2.1.2 Citybanan (Älvsjö–Solna/Sundbyberg)

Citybanan är sträckan mellan Stockholms södra spår 1–2 och Tomtebodavägen via Stockholm City.

2.1.2.1 Antal tillgängliga tåglägen

Citybanan har 18 tillgängliga tåglägeskanaler per timme och riktning.

2.1.2.2 Uppehållstider

Vid Stockholm City får uppehållstiden inte överstiga 120 sekunder, och vid Stockholm Odenplan får uppehållstiden inte överstiga 60 sekunder. Vid Stockholms södra och vid Årstaberg får uppehållstiden inte överstiga 45 sekunder.

För att säkerställa rättidig infart till Citybanan ska uppehållstiden för södergående pendeltåg inte understiga 60 sekunder vid Solna och Sundbyberg, och uppehållstiden för norrgående pendeltåg får inte understiga 60 sekunder vid Älvsjö.

2.1.3 Norr om Stockholms central

Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på ytterspårerna på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen övre–Skavstaby (Ostkustbanan) och Spånga–Kallhäll (Mälardalenbanan).

Innerspårerna på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen övre–Skavstaby/ Huvudsta och Spånga–Kallhäll är reserverade för pendeltågstrafik som trafikerar Citybanan. Annan tågtrafik kan dock nyttja eventuell restkapacitet.

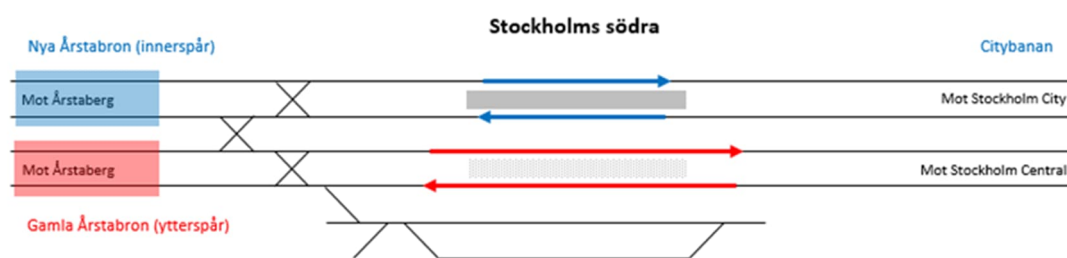
För att nyttja kapaciteten optimalt ska strikt kanalkörning tillämpas på de fyrspåriga sträckorna. Kryssning mellan inner- och ytterspår är inte tillåtet. Den fyrspåriga sträckan mellan Stockholms central och Tomtebodavägen övre (spår U1, U3 och N1, N3) möjliggör att tåg till och från Ostkustbanan respektive Mälardalenbanan kan trafikera oberoende av varandra. Vid Tomtebodavägen övre (spår U2, N2) ansluter den dubbelspåriga Citybanan. Citybanan utgör en del av innerspårssystemet inom Stockholmsområdet.

2.1.4 Söder om Stockholms central

Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på sträckan Stockholms södra–Årstaberg via Gamla Årstabron (spår U1, N1) och på ytterspårerna på den fyrspåriga sträckan Årstaberg–Flemingsberg.

Sträckan Stockholms södra–Årstaberg via Nya Årstabron (spår U2, N2) och innerspårerna på den fyrspåriga sträckan Årstaberg–Flemingsberg är reserverade för pendeltågstrafik som trafikerar Citybanan. Annan tågtrafik kan dock nyttja eventuell restkapacitet. För att nyttja kapaciteten optimalt ska strikt kanalkörning tillämpas på de fyrspåriga sträckorna. Kryssning mellan inner- och ytterspår är inte tillåtet.

Vid Stockholms södra (spår 1–2) ansluter den dubbelspåriga Citybanan. Den utgör en del av innerspårssystemet inom Stockholmsområdet. Resandeutbyte kan endast göras på plattformen vid spår 1–2. Plattformen vid spår 3–4 kan endast användas vid särskilda händelser, exempelvis vid trafikavbrott på Citybanan.



Figur 1: Schematisk spårplan över Stockholms södra. Söder om Årstaberg övergår de två parallella dubbelspårerna till ett integrerat fyrspår.

2.2 Göteborg

Kapacitetsförutsättningarna inom Göteborg avser driftplatsdelarna Partille, Sävedalen, Göteborg Sävenäs, Sävenäs rangerbangård, Olskroken, Göteborgs central, Gubbero, Almedal, Göteborg Marieholm, Göteborg Kville, Göteborg Lindholmen, Pölsebo och Göteborg Skandiahamnen. Kapaciteten inom trafikplatsen begränsas i första hand av de

korsande tågvägar som uppstår på grund av att planskilda korsningar inte är utbyggda i den omfattning som dagens trafik skulle behöva.

2.2.1 Göteborgs central

2.2.1.1 Allmänt

Göteborgs central är en säckbangård med tre dubbelspåriga anslutningar:

- Olskroken–Västra stambanan (spår 71 och 72)
- Olskroken–Norge/Vänerbanan (spår 73 och 74)
- Gubbero (spår 85 och 86).

I anslutning till plattformsspåren finns en uppställningsbangård och en depå med tvätthall och två olika servicehallar för fordon. Spåren på bangården tillåter endast låg hastighet. Kapaciteten bestäms i första hand av antalet korsande tåg- och växlingsvägar.

2.2.1.2 Spåranvändning

För att skapa högsta möjliga kapacitet måste plattformsspåren användas enligt ett visst mönster för att undvika korsande tågvägar mellan banorna. Tåg som ankommer från en viss bana får av samma anledning inte avgå mot en annan bana om inte detta studerats i varje enskilt fall. Det bästa flödet uppnås genom att använda spårgrupperna enligt nedanstående tabell. Spår 11 och 12 kan användas både i spårgrupp B och C beroende på behov.

Spårgrupp	Omfattar spår	Används till/från
A	1–7	Västra stambanan
B	8–12	Norge/Vänerbanan, Bohusbanan
C	11–16	Västkustbanan, Kust till kust-banan

2.2.1.3 Tid vid plattform

Fordon som tas i eller ur trafik genom växlingsrörelse eller tjänstetåg får inte stå vid plattform längre än 15 minuter före avgång eller efter ankomst. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

2.2.1.4 Växling

Varje växlingsrörelse ska jämföras med en tågrörelse i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig ska således ett tågläge vara utnyttjat så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

2.2.1.5 Lokrundgång

Lokdragna tåg som ankommer och avgår med samma dragande lok ska planeras med minst 45 minuter mellan ankomst- och avgångstid. Dessutom måste det finnas två lediga tidtabellskanaler för att tåget ska kunna växlas till O-gruppen för lokrundgång och sedan

växlas tillbaka till ett plattformsspår. Spårlängder på O-gruppen begränsar möjlig tåglängd till 200 meter, vilket motsvarar ett lok och sju vagnar.

2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst

Tågen har förutbestämda avgångs- och ankomsttider vid Göteborgs central var femte minut. Detta intervall bestäms av det faktum att det tar cirka 4,5 minuter från ett tågs avgång till dess att nästa tåg kan ankomma, på grund av korsande tågvägar vid säckbangården.

2.2.2 Hamnbanan

Göteborgs hamnbanan är i praktiken en enkelspårig bana (dubbelspårig mellan Göteborg Lindholmen och Göteborg Skandiahamnen) även om den i sin helhet anses ligga inom driftplatsdelarna Göteborg Kville, Göteborg Lindholmen, Pölsebo och Göteborg Skandiahamnen. Sträckan har tätt placerade signaler för att ha god kapacitet för tåg som framförs i samma riktning på den enkelspåriga delen. Kapaciteten ökar genom att framföra rörelser i kolonn.

Göteborgs hamnbanan har vid kolonnkörning sex tillgängliga tåglägeskanaler per timme och riktning.

Sträckan (Göteborg Kville)–Göteborg Skandiahamnen är reserverad för godstrafik i enlighet med järnvägsmarknadslag (2022:365), 7 kap, 2 §.

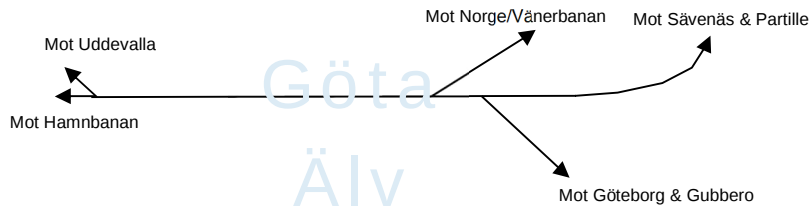
2.2.3 Marieholmsbroarna

Det finns två järnvägsbroar över Göta älv som förbinder Olskroken och Göteborg Kville. Spåren på dessa kan dock inte utnyttjas som dubbelspår eftersom samtliga målpunkter inte kan nås från båda broarna.

Marieholmsbroarna är öppningsbara för båttrafik på Göta älv. Generellt har tågtrafik företräde gentemot båttrafik. I samband med tilldelningsprocessen kommer behovet av broöppningar och kapaciteten på järnvägen att samordnas. Behovet är 18 broöppningar per dygn. Marieholmsbroarna förutsätts kunna öppnas en gång per timme, exkluderat tiden mellan 6.00 och 9.00 och mellan 15.00 och 18.00. Öppningstiden för Marieholmsbroarna är 15 minuter per tillfälle.

Sträckan från Göteborg Kville över Göta älv på Marieholmsbroarna har tre målpunkter:

- Göteborg Marieholm för tåg mot Norge/Vänerbanan
- Gustavsplatsen för tåg mot Sävenäs och Västra stambanan
- Olskrokskrysset för tåg mot Göteborgs central och Gubbero (Väst kustbanan och Kust till kust-banan).



2.2.4 Olskroken

Under byggnationen av planskild korsning vid Olskroken kommer det inte vara möjligt att trafikera direkt mellan Göteborg Savenäs och Gubbero. Tåg som trafikerar denna förbindelse behöver utföra riktningsbyte eller lokrundgång på Göteborg Kville eller annan lämplig plats. Från och med vecka 26 i tågplan 2025 planeras det att vara möjligt att direkt trafikera mellan Göteborg Savenäs och Gubbero.

Kapaciteten mellan Göteborgs central och Göteborg Savenäs kommer fortsatt att vara starkt begränsad och enbart utgöras av spår 71 och 72 mot Västra stambanan. Alla rörelser mellan Göteborgs central och Göteborg Savenäs måste därför planeras och konflikthanteras gentemot tåg till och från Västra stambanan.

2.3 Malmö

Kapacitetsförutsättningarna inom Malmö avser Malmö driftplats och ett område som begränsas av driftplatsdelarna Arlov, Lockarp och Lernacken samt driftplats Peberholm.

2.3.1 Malmö central

2.3.1.1 Allmänt

Malmö central har fyra genomgående spår (spår 1–4) samt sju spår i en säckbangård (spår 5–11). De fyra genomgående spåren tillhör Citytunneln.

Från norr ansluter ett fyrspår från Södra stambanan och ett enkelspår från Godsstråket genom Skåne vid Arlov driftplatsdel. Norrifrån (öst) ansluter även den dubbelspåriga Kontinentalbanan direkt till Malmö central. Söderifrån ansluter den dubbelspåriga Citytunneln.

Personbangården ligger på motsatt sida av fyrspåret gentemot säckbangården, vilket ger korsande tågrörelser i plan. Detsamma gäller ankommande tåg från Södra stambanan som ska vända i säckbangården.

Kapaciteten är högt utnyttjad av både genomgående och vändande tågtrafik samt växlingsrörelser.

2.3.1.2 Spåranvändning

För att nyttja kapaciteten optimalt gäller särskilda planeringsförutsättningar för de genomgående spåren 1–4 på Malmö central. Dessa spår ska användas enligt följande principer:

- Tågen ska vara genomgående, det vill säga de får inte ha Malmö central som slut- eller utgångsstation.
- Tågens sammansättning får inte ändras, till exempel i form av till- och frånkoppling av tågsätt.
- Uppehållstiden ska vara mellan två och fyra minuter.

Tåg som inte uppfyller samtliga ovanstående krav hänvisas till spår 5–11. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5–11

Fordon som tas i eller ur trafik genom växlingsrörelse eller tjänstetåg får inte stå vid plattform längre än 45 minuter före avgång respektive 15 minuter efter ankomst. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

2.3.1.4 Växling

Växling mellan plattformsspår 5–11 och depå/uppställningsbangård innebär korsande rörelser. Varje växlingsrörelse ska jämföras med en tågrörelse i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig ska således tåglägen vara utnyttjade, så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

2.3.1.5 Lokrundgång

Lokdragna tåg som ankommer och avgår med samma dragande lok ska planeras med minst 45 minuter mellan ankomst- och avgångstid.

2.3.2 Citytunneln

Citytunneln är sträckan mellan Malmö central spår 1–4 och Hyllie via Triangeln.

2.3.2.1 Antal tillgängliga tåglägen

Citytunneln har 16 tillgängliga tåglägeskanaler per timme och riktning.

2.3.2.2 Uppehållstider

För att uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande i tunneln får planerad uppehållstid inte överstiga en minut på Triangeln och två minuter på Hyllie.

2.3.3 Övriga banor kring Malmö

De övriga banorna är Kontinentalbanan och Öresundsbanan och sträckorna Östervärn–Fosieby–Svågertorp–Hyllie/Lernacken.

2.3.3.1 Uppehållstider

För att uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande på dessa sträckor får planerad uppehållstid på hållplatserna Östervärn, Rosengård och Persborg inte överstiga en minut.

2.3.4 Samordning med anslutande dansk sträcka

För Öresundsförbindelsen ska körplanerna samordnas så att de även fungerar på den anslutande danska sträckan från Peberholm mot København H (persontrafik) respektive gränstationen Padborg (godstrafik).

2.4 Helsingborg

Kapacitetsförutsättningarna i Helsingborg avser Helsingborgs driftplats med driftplatsdelarna Helsingborgs central och Helsingborgs godsbangård.

2.4.1 Helsingborgs driftplats

2.4.1.1 *Allmänt*

Helsingborgs central har fyra genomgående spår (spår 1–4) samt två plattformsspår i en säckbangård. Norrifrån ansluter ett enkelspår och söderifrån ett dubbelspår samt två enkelspår. Uppställningsspår och depå är placerade i södra delen av driftplatsen, vilket innebär ett högt kapacitetsutnyttjande även för växlingsrörelser och korsande fordonsrörelser.

2.4.1.2 *Spåranvändning*

För att nyttja kapaciteten optimalt ska användandet av plattformsspåren planeras för att undvika korsande tågvägar och blockering av plattformslägen. De genomgående spåren 1–4 är optimerade för tåglängder på upp till 160 meter. Längre tåg medför att dessa spår kan hantera färre tåg.

2.4.1.3 *Tid vid plattform*

Fordon som tas i eller ur trafik genom växlingsrörelse eller tjänstetåg får inte stå vid plattform längre än 10 minuter före avgång eller efter ankomst. Undantag får endast göras efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall.

2.4.1.4 *Växling*

Växling mellan plattformsspår och depå/uppställningsbangård vid godsbangården och Raus innebär en förhöjd belastning på Västkustbanan. Varje växlingsrörelse ska jämföras med en tågrörelse i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig ska således tåglägen vara utnyttjade, så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

Kapacitetsplaner

Innehåll

1	INLEDNING.....	1
2	KAPACITETSPLAN OLSKROKEN–ALINGSÅS	1
2.1	BAKGRUND	1
2.2	SYFTE	2
2.3	OMFATTNING	2
2.4	FÖRUTSÄTTNINGAR INFRASTRUKTUR	2
2.4.1	Etappindelning av tillgänglig infrastruktur	3
2.5	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKERING	3
2.5.1	Trafik på Västra stambanan.....	3
2.6	MÖJLIG TRAFIKERING UNDER DE OLIKA ETAPPERNA.....	4
2.6.1	Etapp 1, Partille–Göteborgs central, vecka 1–23.....	4
2.6.2	Etapp 2, Sävedalen–Lerum, vecka 29–50	7
3	KAPACITETSPLAN MALMBANAN GÄLLIVARE–KIRUNA	12
3.1	BAKGRUND	12
3.2	SYFTE	13
3.3	OMFATTNING	13
3.4	FÖRUTSÄTTNINGAR INFRASTRUKTUR	13
3.5	BANARBETEN SOM KAN PÅVERKA TRAFIKEN UNDER SPÅR- OCH VÄXELBYTET ÅR 2025.....	14
3.6	ETAPPINDELNING AV TILLGÄNGLIG INFRASTRUKTUR	14
3.7	FÖRUTSÄTTNINGAR TRAFIKERING.....	15
3.7.1	Gångtidstillägg.....	15
3.7.2	Underlag till tidtabellskonstruktion Tågplan 2025	16
3.7.3	Tåg som inte kan erbjudas kapacitet	16
3.7.4	Tåg som förändrats väsentligt jämfört med tilldelad kapacitet i Tågplan 2024	16
3.8	KONSTRUKTIONSLÖSNING UNDER SPÅRBYTESPERIODEN.....	17
3.9	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNING TILL ANSÖKAN TÅGPLAN 2025.....	17

1 Inledning

Trafikverket ska upprätta kapacitetsplaner i syfte att maximera kapaciteten, för att kunna tillgodose ansökningar så långt som möjligt i enlighet med 7 kap. 12 § järnvägsmarknadslagen. Kapacitetsplanerna ska upprättas när tillfälliga kapacitetsbegränsningar är av sådan omfattning att punkt 17 i bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU blir tillämplig.

2 Kapacitetsplan Olskroken–Alingsås

2.1 Bakgrund

Kontaktledningsanläggningen mellan Olskroken och Alingsås har sedan länge passerat sin tekniska livslängd och behöver helt bytas ut. För att komma åt att byta alla komponenter

behövs enkelspårdrift kombinerat med längre helavstängningar. Arbetet har klassificerats som mycket stor trafikpåverkan enligt SERA-direktivet, och därför tas en kapacitetsplan för sträckan fram. Under samma period utförs arbete med vändspår Lerum, vilket innebär enkelspårdrift genom Lerums driftplats.

2.2 Syfte

Trafikverket har upprättat följande kapacitetsplan i syfte att maximera kapaciteten för att i enlighet med 7 kap. 12 § järnvägsmarknadslagen kunna tillgodose ansökningar så långt som möjligt under arbetena på sträckan Olskroken–Alingsås. Dessa arbeten har en sådan omfattning att punkt 17 i bilaga VII till SERA direktivet 2012/34/EU blir tillämplig. I kapacitetsplanen presenterar Trafikverket den preliminära fördelningen av den återstående kapaciteten mellan de olika typerna av tågtrafik i enlighet med punkt 17.

När trafiken ska köras enligt en kapacitetsplan ska tidtabellerna konstrueras enligt gällande konstruktionsregler samt med de restriktioner och eventuella tidstillägg som kapacitetsplanen anger, om inget annat framgår.

De tidstillägg och begränsningar av antalet tåg som finns i planen motsvarar det bortfall av kapacitet som uppstår under banarbetet. Det innebär bland annat att ett tidstillägg enligt kapacitetsplanen inte kan kvittas mot ett tillägg enligt andra konstruktionsregler. Kapacitetsplanen är inte en ersättning för, utan ett komplement till, de konstruktionsregler som gäller för banan.

2.3 Omfattning

Denna kapacitetsplan omfattar berörd sträcka mellan Göteborg C och Alingsås.

2.4 Förutsättningar infrastruktur

Kapacitetsplanen bygger på de förutsättningar som är kända i juni 2023. Utöver arbetet på sträckan Olskroken–Alingsås har dessa nu kända arbeten som genererar hastighetsnedsättningar på sträckan Göteborg–Stockholm arbetats in i de tidtabellskanaler som förutsätts i kapacitetsplanen:

- Vändspår Lerum
 - STH 70 på intilliggande spår, gångtidslängning cirka 1 minut
- Förbigångsspår Välevattnet samt ny multidukt Finnerödja–Gårdsjö
 - STH 70 på intilliggande spår, gångtidslängning upp till 7 minuter
- Hallsberg–Stenkumla dubbelspår, bro över Västra stambanan
 - STH 70 på intilliggande spår, gångtidslängning upp till 2 minuter
- Förbigångsspår Högsjö Västra

- STH 70 på intilliggande spår, gångtidsförlängning upp till 2 minuter
- Projekt Ostlänken Gerstabergr/Järna
 - STH 130 på intilliggande spår, gångtidsförlängning upp till 30 sekunder

2.4.1 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur

Under 2025 sker upprustningen av kontaktledning med enkelspårdrift dygnet runt på sträckorna närmast Olskroken. Vissa delar av arbetet kräver totalavstängning, vilket kommer att ske vissa helger med 12 eller 40 timmars trafikavbrott. Denna kapacitetsplan behandlar dock endast enkelspårsetapperna, och trafikavbrotten kommer att behöva hanteras under ordinarie tilldelningsprocess.

Ettapp 1 pågår från och med vecka 1, till och med vecka 23, och den omfattar sträckan Partille–Göteborg Sävsnäs. Eftersom växlar mellan spår 71 och 72 saknas i vissa relationer påverkar enkelspårdriften dock hela vägen till Göteborgs central. Man kommer att arbeta med ett spår i taget och ha en hastighetsnedsättning till 70 km/tim på intilliggande spår. Förbindelsen in mot Sävsnäs rangerbangård kommer att vara tillgänglig under tiden arbetet pågår, förutom när arbetet kräver trafikavbrott.

Ettapp 2 pågår från och med vecka 29, till och med vecka 50, och den omfattar sträckan Sävsnälen–Lerum. I Lerum kommer spår 3 att vara avstängt för arbetet med Vändspår Lerum, men det kommer vara möjligt att använda spår 1 och 2. Man kommer att arbeta med ett spår i taget och ha en hastighetsnedsättning till 70 km/tim på intilliggande spår.

Mellan ettapp 1 och 2 under veckorna 24–28 kommer trafiken att kunna bedrivas utan restriktioner. Det beror på att Västra stambanan behöver utgöra omledningsbana under tiden Almedal och Varberg har trafikavbrott.

2.5 Förutsättningar för trafikering

2.5.1 Trafik på Västra stambanan

Ett vanligt vardagsdygn trafikeras sträckan av cirka 260 tåg. Ungefär 80 tåg är pendeltåg mellan Alingsås och Göteborg, med uppehåll på samtliga mellanliggande stationer och hållplatser på sträckan. Cirka 120 tåg är persontåg med både fjärrtåg mot Stockholm och regiontåg som trafikerar hela eller delar av sträckan mot Skövde och Hallsberg/Örebro/Stockholm. 60 tåg är godståg som trafikerar mot olika delar av östra och norra Sverige, de flesta via Hallsberg. Hastigheten är normalt upp till 110 km/tim för godståg, 120 km/tim för de flesta persontåg och 135 km/tim för snabbtåg av littera X2.

2.6 Möjlig trafikering under de olika etapperna

2.6.1 Etapp 1, Partille–Göteborgs central, vecka 1–23

2.6.1.1 Förutsättningar

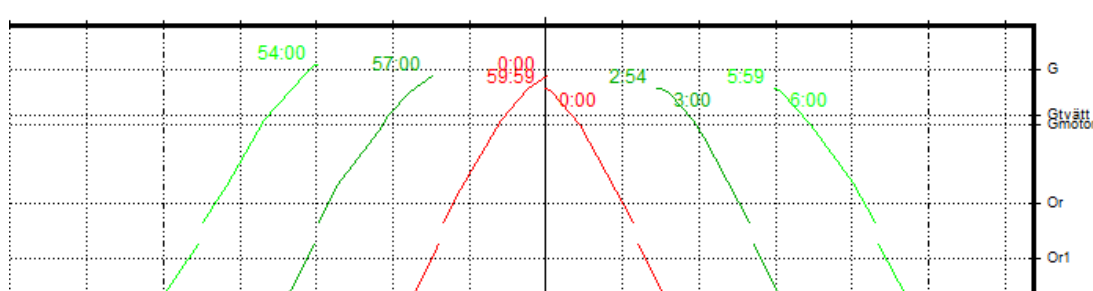
Under denna etapp planeras trafiken med enkelspårdrift mellan Partille (växlar norr om plattform) och Göteborgs central. Möjligheten att i viss mån växelvis använda spår 71, 72 och 73 utanför plattformarna vid Göteborgs central ska inte planeras in, utan användas som redundans vid avvikelser. Anslutningen till och från Sävenäs rangerbangård i Sävedalen kommer att vara öppen oavsett vilket spår som arbetet sker på, förutom under totalavstängningarna.

- hastighetsnedsättning till 70 km/tim på intilliggande spår
- gångtid för tåg utan uppehåll på sträckan: 10 minuter
- gångtid för tåg med uppehåll på sträckan: 12 minuter
- kapacitet för 9–10 tåg per timme, förutsatt kolonnkörning.

2.6.1.2 Konstruktionslösning

Tågen planeras för enkelspårdrift mellan Partille (växlar norr om plattform) och Göteborgs central.

Fasta minuttal gäller för avgångar och ankomster på Göteborgs central, och under etappen görs ett avsteg från den normala regeln om ankomst och avgång på jämna fem minuter, för att möjliggöra tre ankomster efter varandra, följt av tre avgångar.



Figur 1. Detaljbild över graf närmast Göteborgs central under etapp 1. Ett undantag från regeln om ankomst och avgång på jämna fem minuter görs för att möjliggöra tre ankomster efter varandra, följt av tre avgångar efter varandra.

Följande tabell över ankomster och avgångar ska användas vid ansökan till och från Göteborgs central.

Ankomst minut	Tågtyp	Avgång minut	Tågtyp
.41	Fjärr	.19	Fjärr
.54	Pendeltåg	.06	Pendeltåg
.57	Regional	.03	Regional
.00	Fjärr	.00	Fjärr

Tabell 1. Ankomst- respektive avgångstider för Göteborgs central under etapp 1. För fjärrtåg med ankomst minut .00 ska tåglägeskanalen räknas till timmen före, exempelvis skall ankomst 9.00 räknas som en tåglägeskanal under timme 8 då den passerar enkelspåret under denna timme.

För att så långt som möjligt tillgodose behovet av transporter behövs olika antal tåglägen för respektive tågtyp under dygnet, och antalet behöver också variera i upp- respektive nedpårsriktningen vissa timmar. Fler persontåg planeras under högtrafik och fler godståg under lågtrafik. Ovanstående tabell över ankomster och avgångar på Göteborgs central används som grund även när tågtyp för tåglägeskanalen byts.

Som grund används följande fördelning, men hur fördelningen ska variera under dygnet framgår av figur 2:

- 1 tågläge per timme och riktning för pendeltåg
 - Ett uppehåll på sträckan Göteborgs central–Alingsås, jämfört med ett pendeltåg i T23, måste utgå för att klara gångtiden på sträckan.
- 1 tågläge per timme och riktning för regiontåg
- 1–2 tåglägen per timme och riktning för fjärrtåg (2 avgångar och 1 ankomst eller tårtom)
- 1 tågläge per timme och riktning för godståg
 - Godståg som kan gå via Norge/Vänerbanan norrut ansöker i första hand om denna väg, det vill säga tåg som startar eller slutar i Kristinehamn, Karlstad, Kil, Ludvika, Borlänge eller längre norrut.
 - Godståg ansöks via Sävenäs rangerbangård för att minimera enkelspårssträcka.

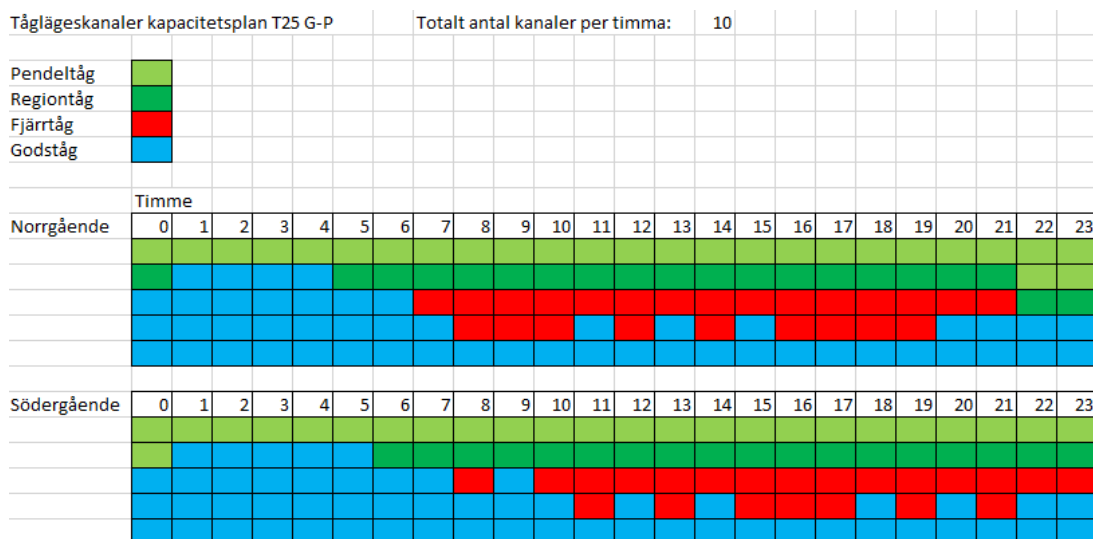
Tågläge som inte nyttjas för respektive tågtyp kan tilldelas annan tågtyp enligt ordinarie tilldelningskriterier.

Tåglägeskanaler kapacitetsplan T25 G-P	Totalt antal kanaler per timma:	10
Pendeltåg		
Regiontåg		
Fjärrtåg		
Godståg		
	Timme	
Norrgående	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23	
Södergående	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23	

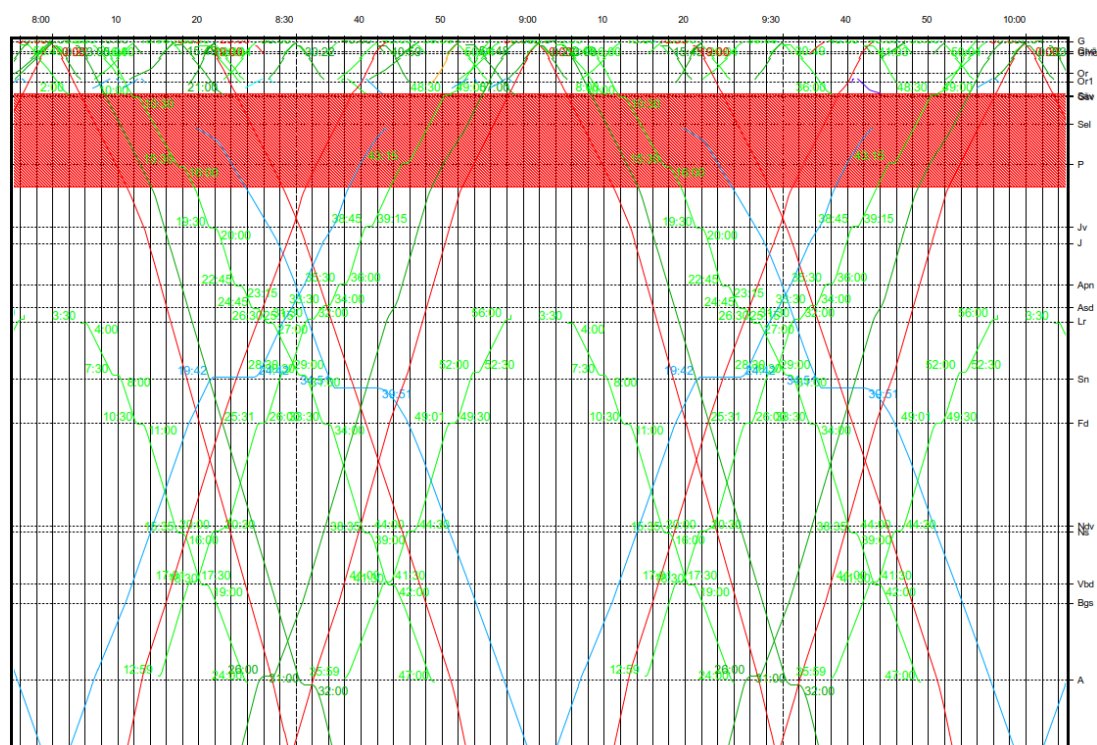
Tåglägeskanaler kapacitetsplan T25 G-P	Totalt antal kanaler per timma:	10
Pendeltåg		
Regiontåg		
Fjärrtåg		
Godståg		
	Timme	
Norrgående	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23	
Södergående	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23	

6

Järnvägsnätbeskrivning 2025
Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
Utgåva 2025-06-09



Figur 4. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 1, trafikeringsdag söndag.



Figur 5. Principiell graf för sträckan Göteborg C – Alingsås under etapp 1

2.6.2 Etapp 2, Sävedalen–Lerum, vecka 29–50

2.6.2.1 Förutsättningar

Under denna etapp planeras trafiken med enkelspårdrift mellan Sävedalen (växlar vid infart Sävenäs rangerbangård och Lerum (växlar norr om plattform). Spår 3 i Lerum

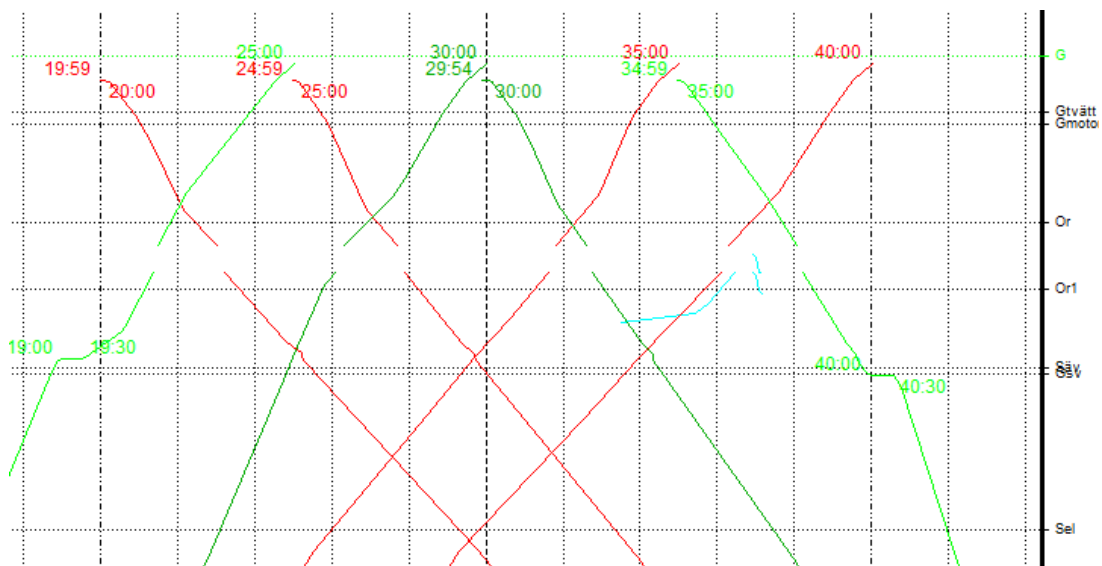
kommer att vara avstängt inom projektet Vändspår Lerum, och endast spår 1 och 2 kommer att kunna användas.

- hastighetsnedsättning till 70 km/tim på intilliggande spår
- gångtid för tåg utan uppehåll på sträckan: 12 minuter (samt ett antal minuter infas till och från Göteborgs central)
- gångtid för tåg med uppehåll på sträckan: 17 minuter
- kapacitet för 7–8 tåg per timme, förutsatt kolonnkörning.

2.6.2.2 Konstruktionslösning

Tågen planeras för enkelspårsdrift mellan Sävedalen och Lerum.

Fasta minuttal gäller för avgångar och ankomster på Göteborgs central, och eftersom enkelspårsdriften gör att tågen ankommer och avgår i en tät klunga krävs ett infasningstillägg på många tåg, för att undvika korsande tågvägar.



Figur 6. Detaljbild över graf närmast Göteborg C under etapp 2. Då tågen ankommer och avgår tätt efter varandra krävs infasningstillägg på vissa tåg.

Följande tabell över ankomster och avgångar ska användas vid ansökan till och från Göteborgs central.

Ankomst minut	Tågtyp	Avgång minut	Tågtyp
.25	Pendeltåg	.20	Fjärr
.30	Regional	.25	Fjärr
.35	Fjärr	.30	Regional
.40	Fjärr	.35	Pendeltåg

Tabell 2. Ankomst- respektive avgångstider för Göteborgs central under etapp 2

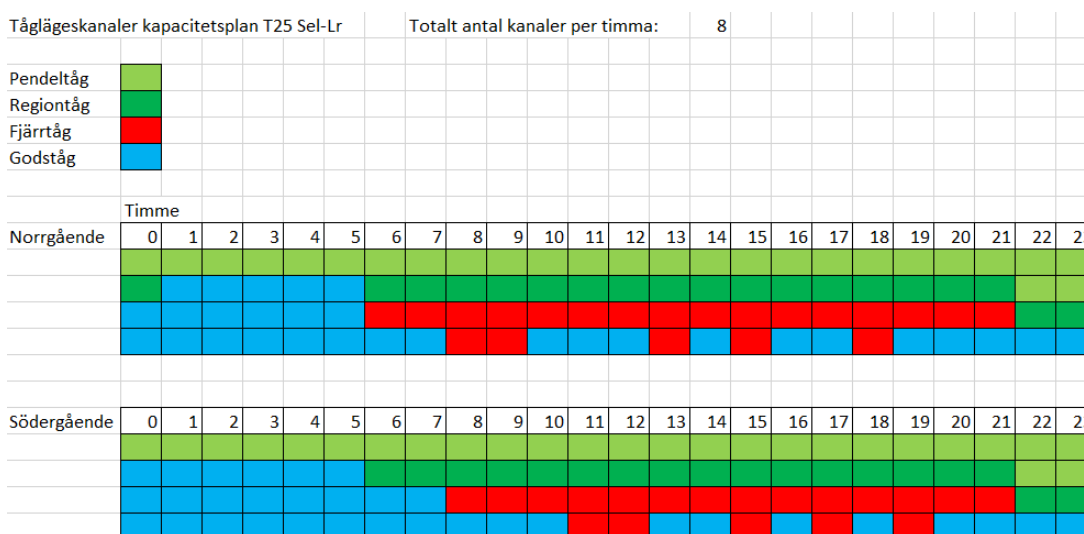
För att så långt som möjligt tillgodose behovet av transporter behövs olika antal tåglägen för respektive tågtyp under dygnet, och antalet behöver också variera i upp- respektive nedpårsriktningen vissa timmar. Fler persontåg planeras under högtrafik och fler godståg under lågtrafik. Ovanstående tabell över ankomster och avgångar på Göteborgs central används som grund även när tågtyp för tåglägeskanalen byts.

Som grund används följande fördelning, men hur fördelningen ska variera under dygnet framgår av figur 5:

- 1 tågläge per timme och riktning för pendeltåg
 - Två uppehåll på sträckan Partille–Lerum, jämfört med ett pendeltåg i T23, måste utgå för att klara gångtiden på sträckan.
- 1 tågläge per timme och riktning för regiontåg
- 1 tåglägen per timme och riktning för fjärrtåg
- 1 tågläge per timme och riktning för godståg
 - Godståg som kan gå via Norge/Vänerbanan norrut ansöker i första hand om denna väg, det vill säga tåg som startar eller slutar i Kristinehamn, Karlstad, Kil, Ludvika, Borlänge eller längre norrut.
 - Under maxtimmarna finns inga kanaler för godståg enligt tabell nedan.

Tågläge som inte nyttjas för respektive tågtyp kan tilldelas annan tågtyp enligt ordinarie tilldelningskriterier.

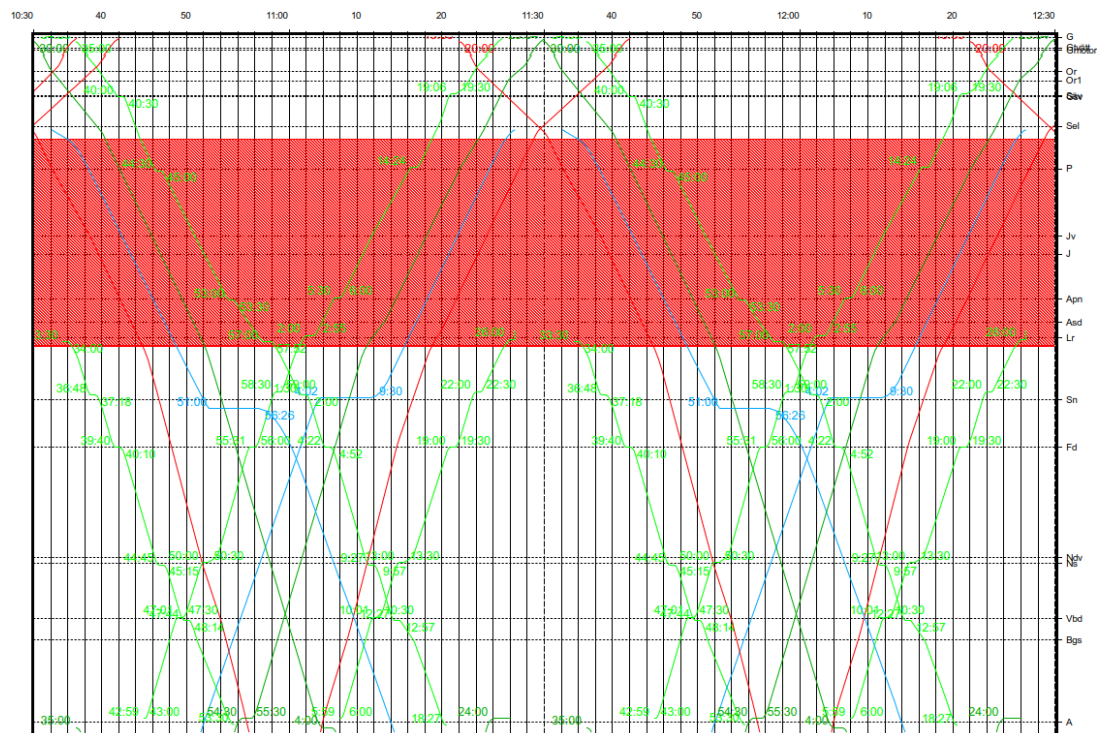
Tåglägeskanaler kapacitetsplan T25 Sel-Lr					Totalt antal kanaler per timme:		8																	
Pendeltåg																								
Regiontåg																								
Fjärrtåg																								
Godståg																								
	Timme																							
Norrgående	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Pendeltåg				Regiontåg																			
	Godståg				Fjärrtåg																			
Södergående	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Pendeltåg				Regiontåg																			
	Godståg				Fjärrtåg																			



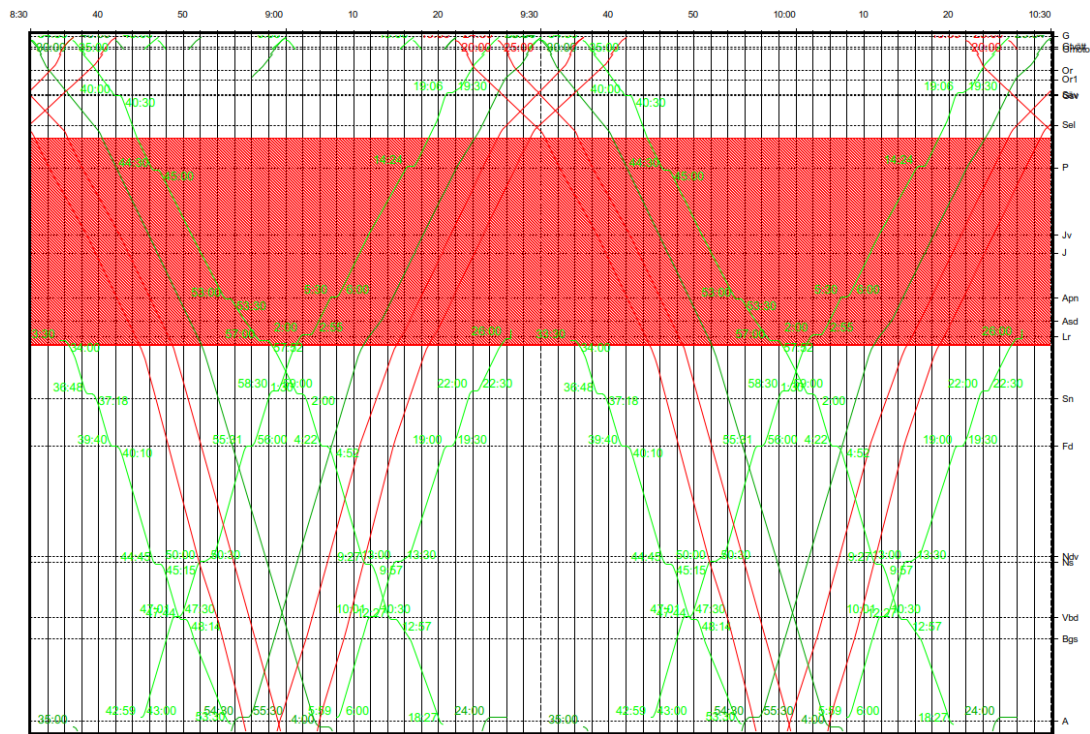
Järnvägsnätbeskrivning 2025
Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
Utgåva 2025-06-09



Figur 9. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 2, trafikeringsdag söndag.



Figur 10. Principiell graf för sträckan Göteborg C – Alingsås under etapp 2, lågtrafik



Figur 11. Principiell graf för sträckan Göteborgs central–Älvsjö under etapp 2, högtrafik

3 Kapacitetsplan Malmбанan Gällivare–Kiruna

3.1 Bakgrund

Under 2022 inträffade en urspårning vid driftplatsen Linaälv på sträckan Gällivare- Råtsi som är en del av Malmбанan mellan Luleå och Narvik. I utredningsarbetet kring denna olycka konstaterades att räler och växlar är hårt slitna och behöver bytas ut. Trafikverket fattade i samband med olycksutredningens färdigställande ett beslut (TRV 2022/141588) om att sänka största tillåtna axellast från 30 ton till 25 ton för att minimera risken för ytterligare avvikelser. Beslutet innebar att malmtågen var tvungna att minska sin lastade volym. Övriga tåg drabbades inte.

Efter analysarbete under hösten 2022 tog Trafikverket ett beslut om att tidigarelägga ett planerat spårbyte på berörd sträcka med ett år. Hela sträckan Gällivare-Råtsi kommer därmed åtgärdas under 2024 och 2025. Berörda operatörer framförde i beslutsunderlaget att detta kan komma att påverka trafiken negativt.

Då arbetet med Tågplan 2024 startade endast någon månad efter nämnda beslut så hanterades spårbytets kapacitetsinskränkningar inom ramen för ordinarie tågplanprocess. Inför Tågplan 2025 har Trafikverket beslutat att en Kapacitetsplan ska hantera

förutsättningarna för tilldelning av kapacitet som kommer att publiceras i ett avvikelsemeddelande till Järnvägsnätsbeskrivningen den 13:e februari.

Sedan tidigare finns beslut om att förlänga driftplatserna Linaälv och Harrå, med start under Tågplan 2024, dessa arbeten kommer att slutföras oberoende av spårbytet, men det innebär att det saknas mötesmöjlighet i Linaälv under spårbytesperioden v26- v38. För Harrå saknas mötesmöjligheten endast i fyra veckor v32- v35.

3.2 Syfte

Kapacitetsplanen ska användas som planeringsförutsättning i tilldelningsprocessen i Tågplan 2025 i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och förutsebarhet i ett tidigt skede under den period då sträckan (Gällivare)- (Råtsi) påverkas av inskränkningar i kapaciteten.

Den ordinarie trafik som inte kan trafikera på grund av kapacitetsinskränkningen redovisas också i Kapacitetsplanen.

3.3 Omfattning

Kapacitetsplanen omfattar sträckan Gällivare- Kirunavaara.

Spår- och växelbyten ska bedrivas under 13 veckor med 8 timmars avstängning/dygn och påverkar sträckan (Gällivare) - (Råtsi) under perioden v26- v38 år 2025.

3.4 Förutsättningar infrastruktur

Kapacitetsplanen bygger på den infrastruktur och de förutsättningar som är kända i februari 2023. Sträckan (Harrå)–(Råtsi) kommer vara avstängd 8 timmar/dygn i 13 veckor, vecka 26-38.

Linaälv och Kalixfors kommer sakna mötesmöjligheter under hela spårbytesperioden.

Lappberg kommer att ha 2 av 3 spår öppna för trafik.

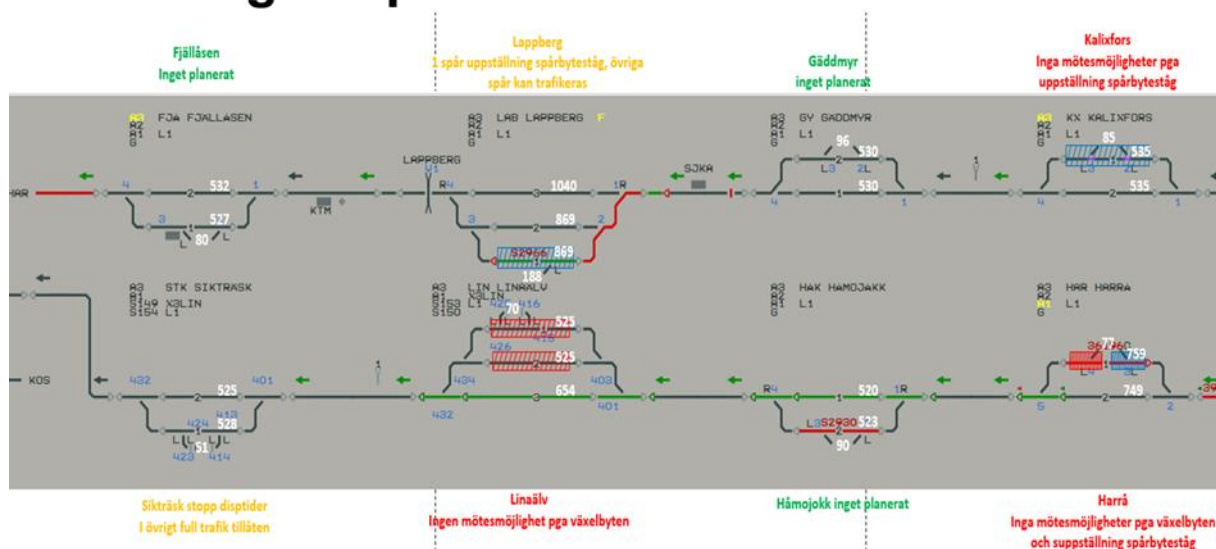
Harrå kommer att sakna mötesmöjlighet v32-v35.

Övriga driftplatser har inga restriktioner förutom hastighetsnedsättningar.

Spårbytestågets olika maskiner kommer ha uppställning i Kalixfors och Lappberg under de tider som spårbytet inte pågår.

Svappavaarabanan påverkas inte av spårbytet, då det norra triangelbenet i Råtsi alltid är öppet.

Avstängda spår



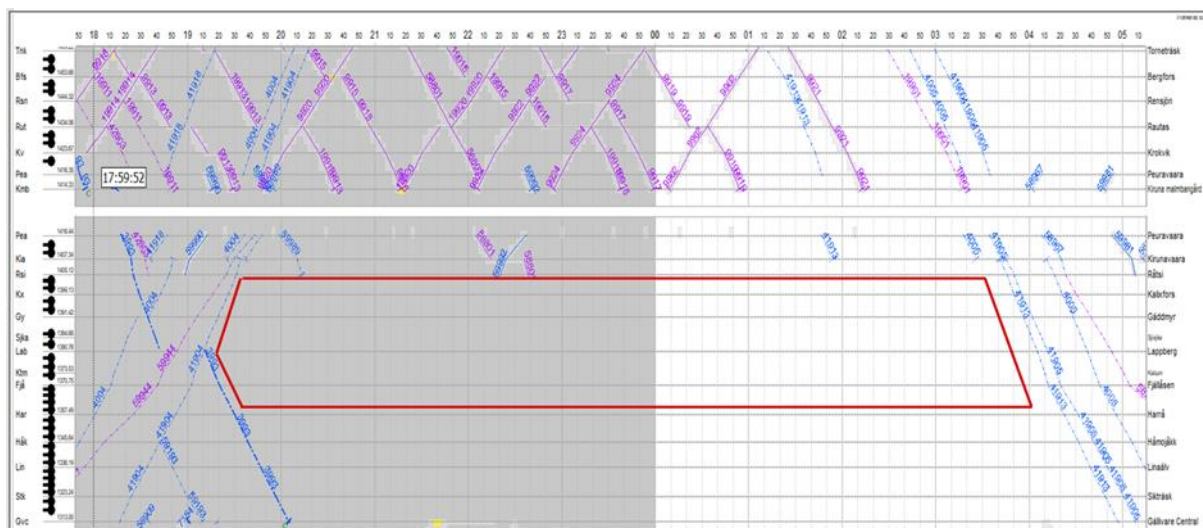
Figur 12. Visar avstängda spår under spårbytestperioden.

3.5 Banarbeten som kan påverka trafiken under spår- och växelbytet år 2025

Kontaktledningsbyte i Borlänge. Trafikverket stänger av Borlänge bangård för kontaktledningsbyte under v29–v32 och under övriga veckor råder viss begränsad framkomlighet. De tåg som trafikerar Oslo-Narvik måste anpassas så att de prickar sin ordinarie tidtabell i Storvik. Det är av största vikt att de inte hamnar i ett senare läge då tågen i det fallet kör in i spårbytet och försenas upp till 8 timmar.

3.6 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur

Arbetet med spårbytet bedrivs på disp-tider mellan ca 19.30–03.30 under totalt 13 veckor. När arbetet pågår är det inte möjligt för någon annan trafik att passera. Arbetet bedrivs med högt tempo med både spårbyte och ballastreningståg i samma tågsätt.



Figur 13. Spårbytets arbetsperiod i den grafiska tidtabellen

3.7 Föresättningar trafikering

Tågplan 2024 omfattar totalt 31 tåg per dygn på sträckan Gällivare–Råtsi. Inför Tågplan 2025 är det rimligt att anta att tågantalet är lika högt och därför har vi använt oss av nedanstående siffror för Tågplan 2025. Tabellen nedan visar antalet tåg per dygn och antalet tåg i de högst belastade tvåtimmarna/dygn (mellan 18:00–20:00)

Tågslag	Dygn		Tågslag	Max2timme
Malmtåg	6		Malmtåg	1
Godståg	15		Godståg	2
Persontåg	10		Persontåg	1

Tabell 3. Antalet tågslag per dygn och Max2timme

Driftplatsen Harrå saknar mötesmöjlighet endast under v32–v35, men vi har, främst ur en konstruktionssynpunkt, men även av robusthetsskäl valt att, så långt det är möjligt, undvika att lägga några planerliga tågmöten där under spårbytesperioden. Harrå kan därmed användas som mötesdriftplats för att kompensera för försenade tåg. Harrå är tillräckligt lång för att rymma malmtågsmöten.

3.7.1 Gångtidstillägg

Spårbytet (Harrå)–(Råtsi) kommer under den tid som arbetet pågår ha en flytande nedsättning på 6000 meter i 40 km/h.

Arbeten som bedrivs i Sikträsk och Linaälv har hastighetsnedsättningar på 1000 meter vardera, också i 40 km/h. Detta innebär att tågen kommer att få en förlängd gångtid på ett antal minuter enligt nedanstående tabell:

Tågslag	Gångtidspåslag
Malmtåg	9 min
Persontåg	12 min
Godståg	10 min

Tabell 4. Tidspåslag pga. hastighetsnedsättning

Dessa minuter är inräknade i Kapacitetsplanens körplaner, avvikelser i antal minuter kan förekomma pga. konstruktionsförutsättningar.

3.7.2 Underlag till tidtabellskonstruktion Tågplan 2025

Kombinationen av hastighetsnedsättningar, spårbytets arbete på disptider och att flera driftplatser inte kan användas för tågmöten innebär en omfattande trafikpåverkan.

Trafikverket har under perioden november 2023–januari 2024 haft möten med alla berörda järnvägsföretag och inhämtat synpunkter och i samråd med dessa konstruerat olika trafikupplägg för respektive operatör.

Samtal har förts med representanter för Cargonet, Railcare, Green Cargo, LKAB Malmtrafik och Vy Tåg. Samtalen har skett i en konstruktiv anda och problem i tidtabellskonstruktionen har kunnat lösas under processens gång.

3.7.3 Tåg som inte kan erbjudas kapacitet

Persontåg: Tåg 7151 Kiruna malmbangård–Gällivare
Tåg 7154 Gällivare–Kiruna malmbangård
Tåg 7150 Gällivare–Kiruna malmbangård (under den tid då Harrå saknar mötesmöjlighet v32–v35)

Godståg: LKAB tåg 58944 Koskullskulle–Kiruna malmbangård
Railcare tåg 58910 och 58913 Gällivare–Svappavaara–Gällivare

3.7.4 Tåg som förändrats väsentligt jämfört med tilldelad kapacitet i Tågplan 2024

Persontåg: Tåg 7153 Kiruna–Gällivare
Tåg 7152 Gällivare–Kiruna
Tåg 7155 Kiruna–Gällivare
Tåg 3995 Kiruna–Gällivare
Tåg 3993 Kiruna–Gällivare

Godståg: Tåg 41913 Narvik–Charlottenberg
Samtliga av LKABs malmtåg

3.8 Konstruktionslösning under spårbytesperioden

Så långt det varit möjligt har vi undvikit att påverka tågens körplaner söder om Gällivare och norr om Kiruna. Särskild uppmärksamhet har ägnats åt tågen i 40xx-serien och 419xx-serien då dessa trafikerar en mycket lång sträcka med snäva fordonsomlopp. För LKAB Malmtrafik har ett nytt trafikupplägg konstruerats. För de långväga persontågen har vi minskat uppehållstiden på stationerna i Kiruna och Gällivare och istället använt denna tid för att kompensera för hastighetsnedsättningen. De regionala persontågen har antingen ställts in på sträckan Gällivare–Kiruna eller fått kraftigt förändrade tidtabeller (upp till 2 timmars justering).

Driftplatsen Harrå, som endast saknar mötesmöjlighet under fyra veckor har så långt det varit möjligt inte använts för tågmöten, detta för att underlätta för tidtabellskonstruktören då endast en tidtabellsvariant behövs för hela spårbytesperioden. Detta innebär dessutom att Harrå kan användas vid eventuella förseningar i operativt läge.

3.9 Planeringsförutsättning till ansökan Tågplan 2025

I tidigare utförda Kapacitetsplaner har tågen segmenterats i olika tågslag och fördelats/timme. Det är inte möjligt på Malmbanan då trafiken inte är uppbyggd med återkommande upplägg varje timme, utan oregelbunden och har stora skillnader i hastighet och tåglängd. En tågplan för spårbytets veckor v26-v38 har istället konstruerats i samråd med berörda Järnvägsföretag. De tider som styr Kapacitetsplanen är tiderna i Gällivare respektive Kirunavaara. Tider inom parentes är utgångs- respektive ankomststation för att lättare kunna ansöka rätt tider.

Följande tider ska ansökas:

Tågnummer	Driftplats, tid	Driftplats, tid
3993	(Kmb 18:14) Kirunavaara 18:24	Gällivare 20:04
3994	Gällivare 08:10	Kirunavaara 09:26
3995	(Kmb 14:09) Kirunavaara 14:19	Gällivare 15:33
3996	Gällivare 13:57	Kirunavaara 15:08
4004	Gällivare 17:25	Kirunavaara ank 18:51, avg 19:25 (kortat uppehåll enligt ök GC)
4005	Kirunavaara 04:11	Gällivare 05:30
59190	Gällivare 09:11	Kirunavaara ank 10:42 avg 10:49 (Kmb 11:03)
59193	(Kmb 16:10) Kirunavaara 16:25	Gällivare ank 19:09
41904	Gällivare 18:16	Kirunavaara ank 19:34 avg 19:37
41905	Kirunavaara ank 03:42 avg 03:45	Gällivare 05:06
41913	Kirunavaara 03:41	Gällivare 04:57
41918	Gällivare 16:07	Kirunavaara 17:36
41921	Kirunavaara 13:29	Gällivare 14:48

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner
Utgåva 2025-06-09

41926	Gällivare 12:02	Kirunavaara ank 13:26 avg 13:29
58903/58904/58905	(Kos 05:42) Gällivare 05:51	Råtsi 07:34 (Svv 08:08)
58906/58907/58908	(Svv 11:08) Råtsi 11:57	Gällivare 14:23 (Kos 14:32)
58909/58910/58911	Inställda	
58912/58913/58914	Inställda	
58944	Inställda	
58945/58946	(Kmb 10:54) Kirunavaara ank 11:12 avg 11:15	Gällivare ank 13:10 avg 13:15 (Kos 13:24)
58967/58968	(Kmb 04:02) Kirunavaara 04:20	Gällivare 06:12 (Kos 06:21)
59941/59942	(Kos 06:24) Gällivare 06:37	Kirunavaara ank 08:40 avg 08:46 (Kmb 09:04)
59943/59944	(Kos 17:17) Gällivare 17:28	Kirunavaara 19:29 (Kmb 19:45)
59945/59946	(Kos 08:01) Gällivare 08:13	Kirunavaara 10:24 (Kmb 10:40)
59967/59968	(Kmb 15:16) Kirunavaara 15:34	Gällivare 17:22 (Kos 17:31)
59995/59996	(Kmb 14:44) Kirunavaara ank 15:04 avg 15:09	Gällivare 17:11 (Kos 17:20)
7150	Gällivare 08:50 (Inställda v 32-35)	Kirunavaara 09:58 (Kmb 10:12)
7151	Inställda	
7152	Gällivare 11:14	Kirunavaara 12:52 (Kmb 13:03)
7153	(Kmb 10:41) Kirunavaara 10:51	Gällivare 11:55
7154	Inställda	
7155	(Kmb 14:33) Kirunavaara 14:41	Gällivare 15:52

Tabell 5.

Orsakskoder

Innehåll

1	ORSAKSKODER	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Kodstruktur för merförseningar	2
1.3	Principer för användande vid merförseningar	2
1.4	Kodstruktur för inställda och avbokade tåglägen	2
1.5	Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud	2
2	KODLISTA VID MERFÖRSENINGAR	3
2.1	Driftledningsorsaker (D)	3
2.2	Följdorsaker (F).....	3
2.3	Infrastrukturorsaker (I).....	3
2.4	Järnvägsföretagsorsaker (J)	6
2.5	Olyckor och tillbud (O).....	7
2.6	Ytterligare utredning (Y)	8
3	KODLISTA FÖR INSTÄLLDA OCH AVBOKADE TÅGLÄGEN	9

1 Orsakskoder

1.1 Inledning

För att följa vad som orsakar driftstörningar och avbokningar rapporterar tågledare/tågklarerare vad de uppfattar är orsaken. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 2 nedan). Driftstörningar bör rapporteras i direkt anslutning till störningen, men det finns möjlighet att under de nio efterföljande dygnen komplettera eller korrigera orsakskoden. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

Kodlistan är indelad i sex huvudgrupper kopplade till vem som anses vara problemägare. Under dessa huvudgrupper finns möjlighet att i ytterligare två nivåer (undergrupper) tydligare beskriva problemet.

Huvudgrupperna är:

- driftledning (D)
- följdorsak (F)
- infrastruktur (I)
- järnvägsföretag (J)
- olyckor/tillbud och yttre faktorer (O)
- ytterligare utredning (Y).

1.2 Kodstruktur för merförseningar

Kodstrukturen har tre nivåer (se avsnitt 2 nedan). Den första nivån anges med bokstav för huvudgrupp enligt avsnitt 1.1. Nivå 2 anges med bokstavskombination för beskrivning och nivå 3 anges med ett tal.

Exempel

DPS 01 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, misstag eller felhantering.

1.3 Principer för användande vid merförseningar

För huvudgrupperna driftledning (D), infrastruktur (I) och olyckor/tillbud och yttre faktorer (O) ska alla tåg som påverkas av händelsen få den primära orsakskoden.

Tågledare/tågklarerare ska i första hand ange de två första nivåerna medan den tredje nivån kan kompletteras senare inom den tidsfrist systemet är öppet för förändringar (se ovan). För järnvägsföretag (J-koderna) förutsätts då att järnvägsföretag eller förare kontakter tågledare/tågklarerare när förseningar på 3 minuter eller mer uppstår och att koderna på nivå 3 kompletteras.

Undantag

För koder i gruppen järnvägsföretag (J) kodas bara det orsakande tåget, medan övriga tåg som drabbas av förseningar får orsakskod i gruppen följdorsak – Stört av annat tåg (FAT).

1.4 Kodstruktur för inställda och avbokade tåglägen

För att följa vad som orsakar inställelser och avbokningar av tåglägen rapporteras uppfattad orsak. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 3 nedan).

1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud

För koderna OTÅ 01- urspårning/kollision, OTÅ 02- plankorsningsolycka, OTÅ 05- uppkörd växel, IEA 01- kontaktledning och JDM 03- strömväxtare kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK). Detta görs genom förnyad bedömning i enlighet med järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 5.7.7. Beslut och besked om den slutliga koden lämnas snarast efter det att utredningen är färdigställd.

2 Kodlista vid merförseningar

2.1 Driftledningsorsaker (D)

Driftledningsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
D	OG		Ordergivning pga. Tågföring
D	OS		Operativa stödsystem
D	OS	2	Administrativt stödsystem
D	OS	3	Avläsningsfel
D	PR		Prioritering
D	PR	3	Operativ prioritering
D	PR	4	Operativ ledning prioriterar
D	PS		Personal
D	PS	1	Driftledningspersonal
D	PS	2	Driftledningspersonal resursbrist
D	PS	4	Operativ ledning
D	PS	5	Operativ ledning resursbrist
D	PS	6	Orsaksutredning
D	TT		Misstänkt fel i körplan/ felplanering
D	TT	1	Operativa riktlinjer

2.2 Följdorsaker (F)

Följdorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
F	AT		Stört av annat tåg
F	OI		Omlopp/inväntan
F	OI	3	Omlopp personal
F	OI	5	Omlopp/Tåglänk
F	OI	7	Omlopp lok
F	OI	8	Omlopp vagn
F	TF		Tågföring
F	TF	1	Möte/Korsande tågväg
F	TF	2	Förbigång
F	TF	3	Tåg före/Spårbrist

2.3 Infrastrukturorsaker (I)

Infrastrukturorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
I	AK		Avgrävd kabel
I	AK	1	Avgrävd signalkabel

Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Bilaga 5 B - Orsakskoder

Utgåva 2023-12-08

I	AK	2	Avgrävd telekommunikationskabel
I	AK	3	Avgrävd elkabel
I	BA		Bangårdsanläggningar
I	BA	1	Bangårdsbelysning och plattformsbelysning
I	BA	2	Plattform och lastkaj
I	BA	3	Plattformsovergång
I	BA	4	Rangerbromssystem
I	BA	5	Spårspärr
I	BA	6	Stoppbock
I	BA	7	Bromsprovanläggning
I	BA	8	Tåg- och lokvärmeanläggning
I	BA	9	Vagnvåg
I	BA	10	Vändskiva
I	BA	11	Vattenpost
I	BT		Planerat Banarbete/transport
I	BT	20	Förplanerat överskridet banarbete
I	BT	21	Underhåll
I	BT	22	Investering
I	BT	23	Stora projekt
I	BT	24	Planering
I	BT	30	Direktplanerat trafikstörande banarbete
I	BT	40	Förseningar med anledning av planerat banarbete
I	BU		Banunderbyggnad
I	BU	1	Bank
I	BU	2	Skärning
I	BU	3	Trumma
I	BU	4	Bro
I	BU	5	Tunnel
I	BÖ		Banöverbyggnad
I	BÖ	1	Spår
I	BÖ	2	Spårväxel
I	BÖ	3	Skymd sikt på grund av vegetation
I	EA		Elanläggningar
I	EA	1	Kontaktledning
I	EA	2	Hjälpkraftledning
I	EA	3	Fördelningsstation
I	EA	4	Kopplingscentral
I	EA	5	Matarledning
I	EA	6	Frånskiljarstation
I	EA	7	Nätstation
I	EA	8	Omformarstation
I	EA	9	Sektioneringsstation
I	EA	10	Transformatorstation

Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Bilaga 5 B - Orsakskoder

Utgåva 2023-12-08

I	EA	11	Eldriftledningssystem
I	EA	12	Teknikbyggnad
I	EA	13	Extern elleverantör
I	FK		Framkomlighet i spår pga. Väder
I	FK	1	Verifierad spårhalka
I	FK	2	Snö och is
I	FK	3	Träd
I	SA		Signalanläggningar
I	SA	1	Balisgrupp
I	SA	2	Plankorsning
I	SA	3	Positioneringssystem
I	SA	4	Signal
I	SA	5	Signalställverk, RBC och linjeblockeringssystem
I	SA	6	Rangerställverk
I	SA	7	Tavla
I	SA	8	Tågledningssystem – SNTL ¹⁾
I	SA	10	Tågledningssystem - EBICOS 900 ²⁾
I	SA	12	Tågledningssystem – ERTMS
I	SA	15	Central automatik
I	SA	16	Digital graf/STEG/AEF ³⁾
I	SA	17	Lokala automater
I	TA		Teleanläggningar
I	TA	1	Detektor
I	TA	8	Dynamisk skylt
I	TA	9	Högtalarsystem
I	TA	10	Klockor
I	TA	11	Operativ telefoni (MATS)
I	TA	12	Kabelanläggning – Telekabel (opto eller koppar)
I	TA	13	Tågradio MobiSIR
I	TA	14	Teletransmission/Datakommunikation
I	TA	15	Dataställverk
I	ÖA		Övriga anläggningar
I	ÖA	1	Fastighet
I	ÖA	2	Hägnad
I	ÖA	3	Kanalisation
I	ÖA	4	Rälssmörjningsapparat
I	ÖA	5	Snögalleri
I	ÖA	7	Avvattning, pumpsystem
I	ÖA	8	Övervakningskamera

1)System för nationell tågledning

2)Lokalt manöversystem för relä- och datorställverk

3)System för trafikledning

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 5 B - Orsakskoder
Utgåva 2023-12-08

2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

Järnvägsföretagsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
J	AS		Avvikande sammansättning
J	AS	1	Överskjutande lastprofil/Specialtransport
J	AS	2	Ej planenlig tåglängd
J	AS	3	Ej planenlig tågvikt
J	AS	6	Ej planenlig/avvikande STH
J	AS	7	Farligt gods
J	DM		Dragfordon / motorvagn
J	DM	1	ATC/ETCS-fel
J	DM	3	Strömavtagare
J	DM	4	Hjulskadelarm
J	DM	5	Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm
J	DM	6	Omstart/Återställning system
J	DM	9	Dörrfel
J	DM	10	Tyfon
J	DM	11	Akut felavhjälpning
J	DM	12	Varmgångslarm
J	IA		Innan avgång
J	IA	1	Städ
J	IA	2	Lastning/Lossning/Plattformshantering
J	IA	3	Furnering
J	IA	4	Verkstadsåtgärd
J	IA	5	Tågsättsbyte
J	IA	6	Tåg ej klargjort/färdigställt
J	IA	7	Sen växling av entreprenör
J	IA	8	Inväntade vagnar från kund
J	IA	9	Sen rapport av kundcenter
J	IA	10	Sena uppgifter från operativt center
J	IA	11	Fel på IT-system
J	IA	12	Växlingsrörelse i vägen
J	IA	13	Växlingslok saknas
J	PR		Prioritering
J	PR	1	Ett järnvägsföretag har bestämt prioritering mellan egna tåg
J	PR	2	Två järnvägsföretag har bestämt prioritering mellan varandras tåg
J	PR	3	Inväntan
J	PR	4	Växling/Rangering utöver plan
J	PR	5	Oplanerad sammansättning
J	PR	6	Omloppsändring
J	PR	7	Extra beställning av tågläge
J	PR	8	Extra uppehåll begärt
J	PS		Personal
J	PS	1	Förarpersonal

Järnvägsnätsbeskrivning 2025

Bilaga 5 B - Orsakskoder

Utgåva 2023-12-08

Järnvägsföretagsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
J	PS	2	Stationär personal
J	PS	3	Ombordpersonal
J	PS	4	Handhavandefel
J	PS	5	Otillåten stoppassage A
J	UF		Under färd
J	UF	1	Plattformshantering
J	UF	2	Gångtidsförlust
J	UF	3	Tidsförlust vid tidtabellsuppehåll
J	UF	4	Växlingsrörelse i vägen
J	VA		Vagn
J	VA	1	Dörrfel
J	VA	2	Bromsfel/Bromssystem/Tjuvbromslarm
J	VA	3	Hjulskadelarm
J	VA	4	Lastförskjutning/Fellastning/Lastjustering
J	VA	5	Självakoppling/Avslitet tåg
J	VA	6	Vagnssyn
J	VA	7	Skada vagn/Akut felavhjälpning
J	VA	8	Varmgångslarm

2.5 Olyckor och tillbud (O)

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
O	BÖ		Broöppning
O	BÖ	1	Broöppningstid överskriden
O	BÖ	2	Planerad broöppning
O	DJ		Djur
O	DJ	1	Påkört vilt
O	DJ	2	Levande vilt i spårområdet
O	DJ	3	Påkörd ren
O	DJ	4	Påkört tamdjur
O	DJ	5	Levande tamdjur i spårområdet
O	MÄ		Människa
O	MÄ	1	Påkörd person
O	MÄ	2	Obehöriga i spåret
O	MÄ	3	Polis/Akut sjukdom/Avhysning/Hotfull situation
O	MÄ	4	Sabotage/Hot
O	MÄ	5	Suicidal
O	NA		Naturhändelser
O	NA	1	Brand
O	NA	2	Översvämning
O	NA	3	Storm/Snöstorm
O	NA	4	Lavin

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
O	NA	5	Skred
O	NA	6	Kyla
O	NA	7	Spårhalka
O	NA	8	Fåglar
O	NA	9	Träd
O	NA	10	Åska
O	NK		Allvarlig incident, kris och fara
O	NK	1	Pandemi
O	NK	2	Terrordåd
O	ST		Strejk
O	ST	1	Planerad strejk
O	ST	2	Oplanerad strejk
O	SY		Avsyning av bana/fordon
O	SY	1	Avsyning av bana
O	SY	2	Avsyning av fordon
O	TÅ		Tåg/arbetsrörelse
O	TÅ	1	Urspårning/Kollision
O	TÅ	2	Plankorsningsolycka
O	TÅ	3	ATC ¹⁾ -nödbroms
O	TÅ	5	Uppkörd växel
O	TÅ	6	Provkörning/Testtåg
O	UT		Sent till/från utland
O	UT	1	Gränskontroll
O	UT	2	På begäran av utländsk myndighet
O	UT	3	Annan infrastrukturförvaltare/fastighetsförvaltare

1)ATC – Automatic Train Control

2.6 Ytterligare utredning (Y)

Ytterligare utredning (Y)			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
Y	UK		Ytterligare utredning krävs

För mer information se avsnitt 1.5.

3 Kodlista för inställda och avbokade tåglägen

Orsakskod inställelse	Rubrik Orsakskod inställelse	Beskrivning av situation
B	Banarbete - fastställd BAP	Koden ska användas när tåg ställs in på grund av planerade fastställda banarbeten i BAP.
E	Banarbete Förändrat/nyttillkommet	Koden ska användas när tåg ställs in på grund av att ett banarbete blir förändrat, förskjutet eller inställt efter fastställd BAP samt vid nyttillkommet banarbete. Felavhjälpning på grund av akuta infrastrukturfel/olyckor rapporteras på respektive orsakskod.
W	Trafikverket bristfällig planering	Koden ska enbart användas när bristfällig/felaktig planering har inträffat hos Trafikverket innan fastställd tågplan eller om ansökan om "Effektivare tågläge" godkänns av Trafikverket.
D	Driftledning	Koden ska användas vid akut inställda tåg på grund av brister hos tågledningen.
I	Infrastruktur	Koden ska användas när tåg behöver ställas in beroende på infrastrukturfel som är tågstörande. Koden ska också användas vid förändrad banstandard utifrån fastställd järnvägsnätsbeskrivning. Vid inställelse ska koden Infrastruktur kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda, även om det oftast krävs ett banarbete för att återställa infrastrukturen. Om en händelse visar sig bero på annan orsak ska relevant kod användas.
F	Följdorsak	Koden ska användas när tåg blir inställt på grund av störning från annat tåg.
J	Järnvägsföretag	Koden ska användas för såväl avbokningar som akut inställda tåg. Koden ska användas när järnvägsföretag vill ställa in ett tåg som det inte finns några hinder för att köra samt om det är järnvägsföretaget som är orsakande för det inställda tåget (exempelvis lokskada). Koden ska även användas när järnvägsföretaget har planerat fel.
O	Olycka/Yttre tillbud och Externa händelser	Koden ska användas vid olyckor/yttr tillbud. Koden ska användas vid inställelse på grund av – avsyning av bana – avsyning av fordon – broöppningar som finns planerade i tågplanen – pandemi – plankorsningsolycka – påkört djur i de fall det leder till inställelse – strejk, både planerad och oplanerad – urspärning/kollision. O-koden används även i de fall då aktuell olycka/tillbud inte kan kategoriseras som koderna OMÄ, ONA eller OUT.
OMÄ	Människa	Koden ska användas vid personrelaterade händelser. Koden ska användas vid inställelse på grund av – akut sjukdomsfall på tåget – kännedom att person i spåret är suicidal – personer som obehörigt beträder spårområdet – polisiära ärenden – påkörd person/misstänkt påkörd person – sabotage/skadegörelse.
ONA	Natur	Koden ska användas vid naturrelaterade händelser. Koden ska användas vid inställelse på grund av – brand – fåglar – lavin – skred – sträng kyla – storm/snöstorm – träd – åska – översvämning
OUT	Utland/Annan infrastrukturförvaltare	Används för samtliga händelser som inträffar i utlandet samt hos annan infrastrukturförvaltare/infrastrukturförvaltare och som orsakar inställda tåg.

Schabloner och beräkningsexempel elkostnad

Innehåll

1	SCHABLONER OCH BERÄKNINGSEXEMPEL FÖR ELKOSTNAD	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Tillhandahållande av drivmotorström (JNB avsnitt 5.4.1)	1
1.2.1	Allmänt om drivmotorström	1
1.2.2	Schabloner för Persontåg.....	2
1.2.3	Schabloner för godståg	2
1.2.4	Förlustpåslag	3
1.2.5	Beräkningsexempel 1 – BR185 Godståg utan energimätare	5
1.2.6	Fordon med energimätare	6
1.3	Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon.....	6

1 Schabloner och beräkningsexempel för elkostnad

1.1 Inledning

Följande beräkningsexempel syftar till att ge en förståelse för hur kostnaden räknas ut för drivmotorström och el vid uppställning. För aktuella priser, se [elprisrapport](#) på Trafikverkets webbplats. Se även avsnitt 5.4.1 *Tillhandahållande av drivmotorström* och avsnitt 7.3.11 *Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*.

1.2 Tillhandahållande av drivmotorström (JNB avsnitt 5.4.1)

1.2.1 Allmänt om drivmotorström

För fordon som har energimätare installerad faktureras kostnaden baserat på den verkliga förbrukningen, exempel på hur en kostnad beräknas visas i beräkningsexempel nedan. För de fordon som saknar energimätare utgår man från det redovisade transportarbetet och schablonvärdena enligt tabell 1 för persontåg och tabell 2 för godståg.

Efter varje år genomförs en årsavräkning där balansering sker mellan Trafikverkets upphandlade el och den el som fakturerats. Efter årsavräkningen kommer denna att vara underlag till en analys kring nivåer på schabloner och förlustpåslag. Uppstår förändringsbehov av dessa, justeras de följande årsskifte.

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad
Utgåva 2025-06-09

1.2.2 Schabloner för Persontåg

Schabloner	Återmatning (%)	Netto-förbrukning (Wh/brtkm)	Brutto-förbrukning (Wh/brtkm)	Återmatning (Wh/brtkm)
BR185 Person	15%	26	31	5
BR193 Person	12%	29	33	4
ER1	29%	35	50	15
HR241 Person	15%	26	31	5
Museifordon	0%	20	20	0
RC Person	0%	36	36	0
TP69	0%	53	53	0
TP73	15%	31	37	6
TP74	21%	33	42	9
X10-14	0%	70	70	0
X10-14 Storstad	0%	82	82	0
X2	12%	34	39	5
X2 Uppgraderad	12%	29	33	4
X3	10%	48	54	6
X31-32	20%	45	57	12
X40	15%	43	51	8
X50-54	20%	32	40	8
X50-54 Storstad	20%	38	48	10
X55	17%	36	44	8
X60	36%	48	75	27
X61	21%	48	61	13
X61 Storstad	30%	48	69	21
X62	16%	48	58	10
X74	16%	37	44	7

Tabell 1: Schabloner för debitering av elkostnad för persontåg

1.2.3 Schabloner för godståg

Schabloner för godståg	Återmatning (%)	Netto-förbrukning (Wh/brtkm)	Brutto-förbrukning (Wh/brtkm)	Återmatning (Wh/brtkm)
BR142	0%	19	19	0
BR161	0%	20	20	0
BR185 Gods	15%	14	17	3
BR185 Malmtåg	22%	14	18	4
BR187	17%	14	17	3
BR193 Gods	12%	16	19	3
EG	12%	20	23	3

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad
Utgåva 2025-06-09

EL14	0%	20	20	0
EL15	0%	20	20	0
EL16	0%	20	20	0
HR241 Gods	15%	14	17	3
HR243	12%	18	21	3
IORE	25%	9	12	3
MA	0%	19	19	0
MB	21%	13	17	4
RC Posttåg	0%	32	32	0
RC Gods	0%	20	20	0
RD	0%	20	20	0
RE	18%	14	17	3
RM	0%	20	20	0

Tabell 2: Schabloner för debitering av elkostnad för godståg

1.2.4 Förlustpåslag

De järnvägsfordon som nyttjar Trafikverkets kontaktledningsnät debiteras för den energi som används samt för de energiförluster i nätet som sker till följd av nyttjandet. Förlusterna fördelas ut på de trafikoperatörer som nyttjar Trafikverkets kontaktledningsnät i form av ett förlustpåslag enligt tabell 3.

Alla el-förbrukande fordon har det normala förlustpåslaget (E) och för en del fordon kompletteras detta med fordonspecifikt förlustpåslag.

Fordonstyp	Förlust-påslag	Totalt
BR142	$E * 1,03$	1,14433
BR161	$E * 1,04$	1,15544
BR185 Gods	E	1,111
BR185 Malmtåg	E	1,111
BR185 Person	E	1,111
BR187	E	1,111
BR193 Gods	E	1,111
BR193 Person	E	1,111
EG	E	1,111
EL14	$E * 1,04$	1,15544
EL15	$E * 1,04$	1,15544
EL16	$E * 1,07$	1,18877
ER1	E	1,111
HR241 Gods	E	1,111
HR241 Person	E	1,111
HR243	E	1,111

Järnvägsnätsbeskrivning 2025
 Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad
 Utgåva 2025-06-09

IORE	E	1,111
MA	$E * 1,07$	1,18877
MB	E	1,111
Museifordon	E	1,111
RC Gods	$E * 1,07$	1,18877
RC Posttåg	$E * 1,07$	1,18877
RC Person	$E * 1,07$	1,18877
RD	$E * 1,07$	1,18877
RE	E	1,111
RM	$E * 1,07$	1,18877
TP69	$E * 1,07$	1,18877
TP73	E	1,111
TP74	E	1,111
X10-14	$E * 1,03$	1,14433
X10-14 Storstad	$E * 1,03$	1,14433
X2	E	1,111
X2 Uppgraderad	E	1,111
X3	E	1,111
X31-32	E	1,111
X40	E	1,111
X50-54	E	1,111
X50-54 Storstad	E	1,111
X55	E	1,111
X60	E	1,111
X61	E	1,111
X61 Storstad	E	1,111
X62	E	1,111
X74	E	1,111

**E = normalt förlustpåslag = 1,106*

Tabell 3: Förlustpåslag

1.2.5 Beräkningsexempel 1 – BR185 Godståg utan energimätare

Nedan ges ett beräkningsexempel för att visa hur kostnaden för förbrukning av drivmotorström beräknas. Observera att priserna bara är beräkningsexempel, för att göra ett aktuellt exempel, se elprisrapporten och tabeller ovan.

Antaganden:

Fordonstyp	BR185 Gods
Inrapporterade Bruttotonkilometer	55 000 000
Bruttoförbrukning (enligt tabell 2)	17
Nettoförbrukning (enligt tabell 2)	14
Förlustpåslag (enligt tabell 3)	11,1%
Elpris, kr/kWh *)	0,6075 kr
Nätavgift, (pris) kr/kWh *)	0,1081 kr

*) Elpris och Nätavgift är endast beräkningsexempel

Ett gods företags lokflotta, bestående av BR185-lok, självdeklarerar 55 000 000 bruttotonkilometer (brtkm) under en månad. Ett BR185-lok förbrukar 17Wh/brtkm samt återmatar 3Wh/brtkm. Lokets nettoförbrukning blir således 14Wh/brtkm (17-3=14). Se tabell 2.

Lokflottans bruttoförbrukning kWh = 55 000 000 brtkm x (17/1000) kWh = 935 000 kWh

Lokflottans nettoförbrukning kWh = 55 000 000 brtkm x (14/1000) kWh = 770 000 kWh

Beräknad nettokostnad = nettoförbrukning x elpris = 770 000 kWh x 0,6075 kr = 467 775 kr

Förlustpåslagets volym = Bruttoförbrukning x förlustpåslag = 935 000 kWh x 0,111 = 103 785 kWh

Förlustpåslagets kostnad = elpris x förlustpåslagets volym = 0,6075kr x 103 785 = 63 049,39 kr

Nätavgiftsvolym = Nettoförbrukning + förlustpåslag = 770 000 kWh + 103 785kWh = 873 785 kWh

Nätavgiftskostnad = Nätavgift (volym) x Nätavgift (pris) = 873 785 kWh x 0,1081kr = 94 456,16 kr

Fakturabelopp = Nettokostnad + förlustpåslagets kostnad + nätavgiftskostnad =
467 775 + 63 049,39 + 94 456,16 = 625 280,55kr.

För en fordonstyp som inte återmatar energi (till exempel RC-lok) används samma schablon för brutto- och nettoförbrukning. Se tabell 1 och 2.

I de fall som en kostnad för elcertifikat finns, avräknas det i årsavräkningen.

1.2.6 Fordon med energimätare

För fordon med energimätare som automatiskt rapporterar energiförbrukning (bruttoförbrukning – återmatning = nettoförbrukningen) debiteras denna med tillägg för förlustpåslag enligt tabell 3.

Elpriset baseras på aktuella timpriser i aktuellt elprisområde (SE1-SE4) där fordonet framfördes.

1.3 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

För fordon med energimätare, som står uppställda med uppfälld strömavtagare, debiteras elförbrukningen enligt avsnitt 5.4.1.1.

För fordon utan energimätare ingår uppställningsförbrukningen i schablonerna enligt tabell 1 och tabell 2 och behöver inte rapporteras in separat. Detta gäller oavsett om förbrukning skett via strömavtagare eller tågvärmepost.

Både fordon med energimätare och fordon utan energimätare behöver rapportera den fasta avgiften för anslutning vid uppställning enligt avsnitt 7.3.11.4.

Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

1 Anmälan om uppgifter

Järnvägsföretagen ansvarar för att senast i samband med tågets avgång lämna uppgifter till Trafikverket i enlighet med vad som anges nedan. Vad som här anges för tågfärd ska i tillämplig omfattning även gälla för spärrfärd och växling.

2 Uppgifter

Uppgifterna ska lämnas antingen:

- maskinellt enligt EU-reglerna TAF/TAP via Common Interface *eller*
- manuellt via Trafikverkets system Topas.

Maskinellt via Common Interface

Järnvägsföretag kan via Common Interface sända meddelandet TrainCompositionMessage eller PassengerTrainCompositionProcessMessage. De uppgifter, förutom de obligatoriska uppgifterna enligt de båda meddelandena, som är obligatoriska i Sverige presenteras på trafikverket.se. Se systemet Topas på [Trafikverkets webbplats](#).

Manuellt via systemet Topas

Järnvägsföretag kan manuellt rapportera uppgifter via Trafikverkets system Topas, som finns tillgängligt via Trafikverkets webbplats. Rapporteringen i Topas är anpassad efter EU-förordningarna TAF/TAP samt uppgifter som är nationellt obligatoriska i Sverige. Se systemet Topas på [Trafikverkets webbplats](#).

3 Förändrade uppgifter

Förändringar i uppgifter som lämnats enligt avsnitt 2 ska anmälas till Trafikverket. I anmälan ska anges vid vilken plats förändringen sker. Informationen ska lämnas innan tåget avgår.

4 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell

Uppgift om använd fordonstyp och strömvtagarmodell ska lämnas till Trafikverket om uppgifterna inte återfinns i tabell 1 nedan. Adressuppgift dit uppgifterna lämnas, se bilaga 1 A.

Strömvtagarmodell	DSA 200	LLXJ 235	LLXJA 135	LSFC 201/202	LSFC 204	SB 10A	SB 10 BL	SIEMENS typ 6	WBL 85/88	8WLO 120	Rickard RM 374
Fordonstyp											
X31K/X32K	•										
X20			•								
X11-X14				•	•						
X10				•			•				
X3									•		
X2/X2K/X2NK	•								•		
X1				•			•				
Type 73/73B									•		
Rm		•		•							
Rc/Rd		•		•	•			•	•		
Ra			•						•		
Ma			•								
IORE									•		
EL16							•		•		
EL15	•		•								
EL14						•					
EL13						•					
EG										•	
Dm3			•								
Da			•								
Bm 68 B						•					
X420								•			
X60/X61/X62									•		
X50-X55									•		
X40									•		
BR241/RE/185	•										
BR441									•		
DOSTO ER1											•

Tabell 1

Rutiner vid evakuering och röjning

Viktiga hålltider att förhålla sig till vid en inträffad händelse

Vid en inträffad händelse ska lokföraren kontakta tågklareraren omgående, men senast inom 3 minuter, för informationsutbyte om händelsen.

Vid behov av felsökning av fordon bör lokföraren återkomma till tågklareraren med en statusavlämning senast inom 5 minuter från det att det första samtalet avslutats. Statusavlämning krävs för att kunna starta parallella processer. Felsökning kan fortsätta efter samtalet.

När Trafikverket bedömer att händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras, dels med orden "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning", dels med gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget. När trafikmeddelandet skickas ut är alla parter medvetna om situationen och om att tidsfristerna specificerade i 6.3.1.1 börjar gälla. Tidpunkten refereras till som "Nollpunkten".

Från Nollpunkten ska

- berörda parter senast inom 15 minuter skriftligen återkomma till Trafikverket enligt fastställd blankett¹ med ett lösningsförslag för situationen. Samtidigt tar Trafikverket fram ett förslag på helhetslösning för händelsen.
- Trafikverket ska senast inom 22 minuter (senast inom 7 minuter efter att lösningsförslaget tagits fram enligt hålltid specificerad ovan) bedöma relevanta lösningsförslag och besluta vilken åtgärd som ska vidtas enligt 8.5.1.

Information för att förhindra spontanevakuering

För att förhindra spontanevakuering ska internt upprättade riktlinjer för säkerhetsrelaterad information finnas hos varje järnvägsföretag. Riktlinjerna ska vara förenliga med TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg*, (TTJ), modul 6, avsnitt 3.3.

På vems tillstånd sker röjning?

Angående tillstånd, se avsnitt 3.2.3. Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen kopplas isär på en plats som Trafikverket anvisat, sker färden på det hjälpbehövande järnvägsföretagets tillstånd.

Checklista vid iordningställande för röjning

Inför en röjning ska checklistan gås igenom, fyllas i och undertecknas av båda lokförarna tillsammans (hjälpande järnvägsföretag och hjälpbehövande järnvägsföretag).

Det är lokföraren på det hjälpande järnvägsföretaget som har ansvaret för att checklistan fylls i och skickas in.

Checklistan är obligatorisk i alla röjningssituationer.

Den ifyllda och undertecknade checklistan ska sparas minst 1 år hos hjälpande järnvägsföretag. Checklistan tillhandahålls av Trafikverket och finns att hämta här:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/jarnvagsnatsbeskrivningen-jnb/blanketter/>

¹ Vid undantagsfall kan lösningsförslaget kommuniceras skriftligen via andra kanaler, förutsatt att innehållet är likvärdigt med blankettens innehåll. Blanketten tillhandahålls av Trafikverket. I det fall som blanketten inte används skickas likvärdigt innehåll per e-post.

Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

1 Elsäkerhet

1.1 Skadad eller nedfallen ledning

En skadad eller nedfallen ledning och andra föremål i dess närhet ska alltid betraktas som spänningssatta och därmed livsfarliga. Gå aldrig nära nedfallen ledning eller urspårat fordon med uppfälld strömvtagare. Strömvtagare ska om möjligt sänkas ner. Om detta inte kan göras ska eldriftingenjören omedelbart kontaktas för fråkoppling av spänningen.

Ring omgående larmnummer 112 eller trafikcentralen och/eller lokal tågklarerare. Varna andra personer och vakta, beroende på omständigheterna, till dess att en elsäkerhetsledare eller ansvarigt befäl hos räddningstjänsten kommit på plats och tagit över ansvaret.

1.2 Stegar och andra långa föremål

Föremål av ledande material får inte hanteras så, att det finns risk att de kommer inom närområdet.

En flyttbar stege som är längre än 2 meter och som hanteras inom 4 meter från en högspänningsanläggning ska vara av icke-ledande material samt vara försedd med en varningsskylt som avser elfara.

Varningsskylten ska utformas enligt kraven i ELSÄK-FS 2022:2, Figur 3 elektrisk fara, och placeras cirka 2 meter från stegens rotända.

1.3 Värmelösningssystem

Vid arbete på lågspänningsanläggningar ska reglerna i SS-EN 50110 -1 *Skötsel av elektriska anläggningar* följas.

För att förebygga risk för skada på grund av fel i värmelösningssystemet, ska betryggande åtgärder vidtas så att farlig beröringsspänning förhindras.

Motsvarande tillämpning gäller för elektriskt uppvärmda spårvärmedriv.

Vid arbeten där direkt beröring av rälen inte förekommer (till exempel vid snöröjning eller rensning av staggrop med kvast eller annan utrustning av icke ledande material) krävs inga åtgärder på värmelösningssystemet.

I riskbedömningen ska det framgå om värmelösningssystemet behöver fråkopplas.

1.4 Tillträde till driftrum

För att få vistas i driftrum på egen hand krävs att personen är tillräckligt instruerad för att undgå de faror som elektriciteten kan medföra. Personal som inte är instruerad får endast vistas i driftrum under uppsikt av fackkunnig person.

2 Säkerhetszon

Säkerhetszonen sträcker sig på ömse sidor om spåret 2,20 meter ut från närmaste räil oavsett höjd. Säkerhetszonerna omfattar allt område däremellan.

Det är inte tillåtet att vistas i säkerhetszonen för trafikerat spår när fordon passerar.

Upplag, till exempel snö, jord och material, får inte sträcka sig in i säkerhetszonen i trafikerat spår eller närmare en spänningssatt anläggningsdel än 3,5 meter.

3 Varselkläder

Personer som vistas inom spårområdet ska bära varselkläder på överkroppen, och de ska uppfylla standard SS-EN ISO 20471:2013 klass 3. Personer som på grund av storlek inte kan uppfylla kravet på klass 3, ska uppfylla det genom att bära jacka eller väst samt byxa i klass 2. Logotyper eller andra färgsättningar som inte är fluorescerande får inte påverka den yta som standarden påvisar.

Tillgängliga spår för uppställning

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form eftersom det innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/602c1ab110f84e99855f05b804069fb8/bil_2_d_jnb_2025_lutningar_250924.xlsx

Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

1 Anmälan och röjningsmedgivande

1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud

Alla olyckor, olyckstillbud och avvikelser som medfört olycksrisker och inträffat på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar ska omgående anmälas till Trafikverkets trafikledning. Elolyckor och elolyckstillbud kan alternativt anmälas till Trafikverkets eldrift.

1.2 Anmälan om djurpåkörning

Djurpåkörningar anmäls på samma sätt som i 1.1. Med djurpåkörning menas dels påkörning av vilt som enligt jaktförordningen omfattas av anmälningsplikt (t.ex. älg, hjort, rådjur, vildsvin, mufflonfår, björn, lo, varg, järv, utter och örn), dels påkörning av tamdjur (t.ex. ren, ko, häst, får och hund).

1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikverkets trafikledning anmäler omgående olyckor som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. Detta gäller inte djurpåkörningar. Järnvägsföretaget ska till Trafikverket ange kontaktperson som omgående kan nås för att ta emot anmälan om händelsen och ta ställning till om järnvägsföretaget ska utreda händelsen. När järnvägsföretaget fått kännedom om att olycka eller olyckstillbud inträffat ska eventuell avsikt att utreda händelsen omgående anmälas till Trafikverkets trafikledning.

1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget ska utan dröjsmål låta Trafikverkets utredare få tillgång till uppgifter från fordons registreringsutrustningar och till det övriga faktaunderlag som behövs för Trafikverkets utredning, exempelvis data om fordon och arbetsredskap, tekniska utredningar samt vittnesmål från personal. Trafikverket ska utan dröjsmål låta järnvägsföretagets utredare få tillgång till de uppgifter som behövs för järnvägsföretagets utredning, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.

Utredningen ska ske i samverkan mellan Trafikverket och inblandade parter. Detta gäller dock inte om opartiskheten i undersökningen äventyras.

Part ska, på begäran, delge den andra parten den skriftliga utredningsrapporten.

2 Olycksplatsansvarig

Trafikverket utser olycksplatsansvarig. Den olycksplatsansvarige ansvarar för samordningen av arbetet på olycksplatsen och för röjningsarbetet samt beslutar om i vilken omfattning trafik kan tillåtas passera förbi olycksplatsen. I ansvaret omfattas även skyddsåtgärder på gemensamt arbetsställe enligt arbetsmiljölagen. Den olycksplatsansvarige meddelar dessutom röjningstillstånd. Om olycksplatsansvarig inte finns utkallad lämnar Trafikverkets drifttekniker röjningstillstånd.

3 Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Innan något fordon får flyttas eller innan det vidtas andra åtgärder som på något vis kan påverka ledtrådarna efter händelseförloppet, måste ett röjningstillstånd (se nedan) finnas. Undantaget är räddningsarbetet som får bedrivas utan röjningstillstånd.

När faktainsamlingen avslutats lämnar varje olycksutredare ett röjningsmedgivande till den olycksplatsansvarige. Om olycksplatsansvarig inte finns på plats övertar Trafikverkets drifttekniker uppgiften att samla in röjningsmedgivanden.

När den olycksplatsansvarige eller Trafikverkets drifttekniker inhämtat alla parter medgivande, och när olycksplatsen är skyddad ur el- och trafiksäkerhetssynpunkt, kan röjningstillståndet lämnas till den som ska leda röjningsarbetet. I anslutning till röjningstillståndet meddelas också de eventuella direktiv som kan behövas av arbetsmiljösäl.

Röjningsmedgivanden och röjningstillstånd kan i vissa fall omfatta endast delar av olycksplatsen.

4 Räddningsövning

Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i förebyggande syfte i samverkan genomföra räddningsövningar i den omfattning som parterna kommit överens om.

Om flera järnvägsföretag trafikerar en järnvägssträcka inom samma kommun kan räddningstjänsten komma att framställa önskemål till Trafikverket om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget ska följa de krav som följer av detta.

Hantering vid skadereglering

Innehåll

1	INLEDNING	1
1.1	Olyckskategorier	1
1.2	Rapportering	2
1.3	Utredning	2
1.3.1	Utredningsansvar	2
1.3.2	Utredningsrapport	2
1.4	Principer för skadevärdering och egendom	3
1.4.1	Totalskada	3
1.4.2	Reparationskostnad	4
1.4.3	Forcering	4
1.4.4	Minimering av skadekostnad	4
1.4.5	Stilleståndsansättning	4
1.5	Principer för prissättning av tjänster	5
1.6	Former för reglering av skada (ersättningsregler)	5
1.7	Betalning	5
1.7.1	Framställan av ersättningskrav	5
1.7.2	Ränta	6
1.7.3	Moms	6
1.7.4	Fakturaadress	6
1.8	Preskription	6

1 Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Trafikverkets allmänna avtalsvillkor. Syftet med dessa anvisningar är att uppnå en enhetlig och korrekt skadehantering och skadereglering. Anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man.

1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling
- sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

1.2 Rapportering

När en olycka inträffat i tågfärd, spärrfärd eller växlingsrörelse lämnar Trafikverket information till

- SOS-larm (i förekommande fall)
- Trafikverkets driftledning som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag och berörda järnvägsföretag.

När en olycka sker genom sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka) lämnar Trafikverket information till järnvägsföretaget.

Järnvägsföretaget agerar enligt följande:

a) eget försäkrat järnvägsfordon:

- tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Trafikverket
- kontaktar vägfordonets försäkringsgivare
- ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.

b) av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon:

- får genom polis och/eller Trafikverket vägfordonets registreringsnummer
- kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare
- sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare.

1.3 Utredning

1.3.1 Utredningsansvar

Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling utreds av Trafikverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning:

Utredning ska också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av Trafikverket och polis samt i förekommande fall järnvägsföretag, när dessa händelser medför omfattande skador för järnvägsföretag.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon, varmed avses sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon, ska i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sköts av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Trafikverket vid skada på infrastrukturen.

1.3.2 Utredningsrapport

Utredningsrapport upprättas av både Trafikverket och järnvägsföretaget enligt anvisningar fastställda av bland annat Transportstyrelsen. För att ekonomiskt kunna reglera skadan ska rapporten innehålla beskrivning av

a) anläggning

- teknisk standard: räler, sliprar, ballast etc.
- anläggningens ålder.

b) fordon/maskin

- littera och individnummer
- fordonets/maskinens ålder
- fordonsägare.

c) utrustning som tillhör tredje man (inklusive annat järnvägsföretag).

Utredningsrapport ska upprättas snarast och får inte försenas till följd av osäkerhet om skadans kostnader.

Anmärkning:

Det är viktigt att på olycksplatsen säkerställa så mycket information som möjligt för att kunna fastställa vem eller vad som orsakat skadan. Bärgnings- eller röjningsmedgivande kan ges efter det att faktainsamlingen säkerställts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

1.4 Principer för skadevärdering och egendom

1.4.1 Totalskada

Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det nedanstående framräknade dagsvärdet (V).

a) Föremål

b) Återanskaffningsvärde (A kr)

Återanskaffningsvärdet är vad ett skadat föremål, eller föremål av motsvarande standard och funktion som det skadade, kostar att återanskaffa inklusive alla kostnader att få det på plats, eller i produktion.

Om det inte finns möjlighet att återanskaffa föremålet, beräknas återanskaffningsvärdet genom att värdet vid föremålets anskaffningstidpunkt justeras enligt index (KPI) från angiven tidpunkt fram till skadedagen.

c) Livslängd (N år)

d) Ålder (Y år)

Antal hela år räknat från första gången föremålet togs i bruk.

e) Avskrivningsprocent (P)

Divideras föremålets ålder med dess livslängd, erhålls avskrivningsprocenten $((Y / N) * 100) = P$. Den maximala avskrivningen begränsas dock till 80 procent, vilket är praxis för fungerande föremål som är i drift eller produktion.

Anmärkning:

Kostnad för reparation av spår med betongsliprar ersätts med återanskaffningsvärdet om skadad spårlängd är kortare än 5 000 spårmeter.

f) Dagsvärdet (V kr)

Föremålets dagsvärde är lika med återanskaffningsvärdet multiplicerat med det ej avskrivna värdet i kr $V = (A \times (100 - P))$.

1.4.2 Reparationskostnad

Med reparationskostnad menas de verifierade kostnader som uppkommit vid återställande av det skadade föremålet till samma funktionsförmåga och skick det hade direkt före skadan inträffade. Reparationen ska utföras med för arbetet adekvata metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 1.4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa exempelvis spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, till exempel om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

1.4.3 Forcering

Forcering är arbete på övertid, merkostnader för transporter, material och verktyg etc. inköpta på plats, förtäring levererad till olycksplats med mera, allt i avsikt att snabba upp återställandet. Tillägget syftar till att forcering är normen, det vill säga att exempelvis Trafikverket så snabbt som möjligt återställer efter en olycka. Forceringskostnad ska kunna motiveras genom inbesparad avbrottskostnad och ska särredovisas från normal reparationskostnad.

1.4.4 Minimering av skadekostnad

Det åligger parterna att efter bästa förmåga söka minimera den totala skadekostnaden.

1.4.5 Stilleståndsersättning

Stilleståndsersättning betalas ut för den tid skadat fordon eller skadad maskin inte kan användas för sitt ändamål.

För fordon och maskiner beräknas dagsersättningen för stillestånd enligt följande formel:

$$\frac{RF * \frac{Å}{2}}{100} + \frac{Å}{A} \text{ [kr/dag]}$$

365

där RF = gällande referensränta + 2 [%]

Å = återanskaffningsvärde [kr]

A = avskrivningstid [år]

1.5 Principer för prissättning av tjänster

- a) Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.
- b) Administrativt tillägg betalas inte ut.
- c) Respektive part svarar för egna utredningskostnader.
- d) Inköpt material faktureras till debiterat pris.
- e) För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.
- f) För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.
- g) Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster med mera debiteras enligt styrkt kostnad.

1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)

Ersättning betalas ut för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 1.4.1. Kostnader ska alltid styrkas enligt punkt 1.7.1, om inget annat överenskommits i särskild ordning.

Om skadat föremål inte repareras eller återanskaffas, betalas ersättning ut för kostnad motsvarande återställandet, dock högst med föremålets dagsvärde.

1.7 Betalning

1.7.1 Framställan av ersättningskrav

Ersättningskrav mot orsakande part ska framställas genom faktura. Innan faktura utfärdas ska parterna vara överens om vem som orsakat skadan. Överenskommelsen ska dokumenteras av båda parter i undertecknat protokoll. Undertecknandet ska ske senast 10 arbetsdagar efter överenskommelsen.

Parterna ska vid fakturering styrka krav på ersättningar genom exempelvis kopia av verifikation. Om parterna är oense om del av faktura, ska ostridigt belopp betalas inom angiven tid.

Faktura ska delas upp på följande delposter:

- bärgning/röjning
- forcering
- återställande av anläggning
- annan direkt kostnad (specificera).

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

- personalkostnader (timmar och å- pris)
- maskinkostnader

- materialkostnader
- externa kostnader.

Delfakturerings kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

Om ersättningsbelopp delas upp på flera fakturor, ska det anges på den sista fakturan att den avser slutfakturerings.

1.7.2 Ränta

Ränta på fordran ska betalas enligt räntelagen.

1.7.3 Moms

Moms behöver inte betalas på skadestånd.

1.7.4 Fakturaadress

Fakturaadress för sakskada orsakad av:

- a) Trafikverket; se bilaga 1 A.
Trafikverket
Fakturahantering
EF 1207
781 89 BORLÄNGE
- b) Järnvägsföretaget; ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

1.8 Preskription

Har fakturerings inte gjorts inom tre år från överenskommelse om ansvarsfrågan, anses kravet förfallet.

