

Ärendenummer
TRV 2023/102012Dokumentdatum
2025-02-07Konfidentialitetsnivå
1 Ej känsligBeslutat av
Anna Ericsson, cTRMottagare
trafikverket.seKopia till
Diariet

Beslut om avvikelsemeddelande 1 Järnvägsnätsbeskrivning 2026

Angivna avsnitt och kapitel ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelsen och justeringen enligt nedan.

e.u.

Ulrica Sörman
Chef Tjänsteledning
Trafik

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Haparanda	4.) Plattformar och 5.) Kommande ändringar	2024-10-30	Nya plattformsuppgifter

Bilaga 2 B Banstandarddata

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Levjäarvi	Platsdata 2026	2026-06-17	Ny driftplatsdel med namnet Levjäarvi inom Kiruna driftplats
(Kalixfors)-Riksgränsen	Indelningsdata 2026	nu	Rättning av uppgifter om att sträckan har ETCS och inte ATC

Bilaga 2 C STH per sträcka

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Bandel 322 (Falun central)-(Storvik)	STH	2025-09-15	Höjd sth till 140 km/h
Gällivare central	STH	nu	Rättat trafikplatsnamn

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.4.1.4 Sträckor med särskilda förutsättningar

Avsnitt **Bandel 601 Gubbero (Gårdatunneln)** har uppdaterats med nytt telefonnummer.

Meningen får ny lydelse enligt nedan:

För att undvika onödiga larm ska kontakt tas med stationsförvaltarens driftleverantör Riksbyggen på telefon 010-441 00 00 före trafikering eller arbete i följande fall:

Trafikverkets kommentar:

Telefonnummer uppdaterat, i övrigt är inga justeringar gjorda.

Kapitel 3 Villkor för tillträde och trafikering

Avsnitt 3.4.1.1 Kommunikationssystem GSM-R

Nyttillkommet tredje stycke och ändrade krav för EDOR enligt nedan. De två sista styckena i avsnittet stryks:

Det tidigare specifika skyddsfILTERkravet för radiomodul EDOR, enligt dokumentet GSM-R Terminal filter Technical Specification (TRV 2014/71742), ”Type 1 Passive downlink and uplink band pass filter” utgår från och med 2026-01-01 då nya fastställda tillståndsvillkor från PTS träder i kraft. Skyddskrav helt enligt rådande standard, ETSI specifikation TS 102 933-1 V2.1.1 (2015-06), kvarstår då för EDOR på samma sätt som för CAB-radio. Observera även att det tidigare specifika skyddsfILTERkravet (enligt TRV 2014/71742) för EDOR kvarstår för samtliga fordon som trafikerar det svenska järnvägssystemet till och med 2025-12-31.

- För EDOR

- Trafikverket kräver att skydd för radiomodul EDOR är installerat i fordonen enligt följande:
Uppfyller minst skyddskraven i ETSI specifikation TS 102 933-1 V2.1.1 (2015-06) för EDOR radiomoduler genom en förbättrad radiomodul, externt skyddsfILTER eller en kombination av dessa.
Utan ovanstående skydd för radiomodul EDOR ombord får ett fordon inte trafikera det svenska järnvägssystemet.

Trafikverkets kommentar:

Förändringen följer av PTS senaste spektrumauktion, och fastställande av nya tillståndsvillkor, under 2023. Skyddsband och lättnader i maximal tillåten signalnivå från MNO introducerades då på Trafikverkets begäran. Nya tillståndsvillkor gäller från och med 2026-01-01.

Specifikt skyddsfILTERkrav (enligt TRV 2014/71742) för radiomodul EDOR enligt tidigare i avsnitt 3.4.1.1. kan därför utgå från och med 2026-01-01 då ny frekvenstilldelning från PTS trätt i kraft.

Från och med 2026-01-01 gäller alltså skyddskrav helt enligt rådande standard, ETSI specifikation TS 102 933-1 V2.1.1 (2015-06), för både EDOR och CAB-radio.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

Avsnitt 1 uppdateras med kapacitetsplan för Malmbanan:

1 Kapacitetsplan Malmbanan

1.1 Bakgrund

Ett spårbyte ska utföras på sträckan Harrträsk–Näsberg under Tågplan 2026. Utöver det så utförs även förlängningar av flera driftplatser för att klara möten med 750 meter långa tåg, spår- och växelbyten på ett flertal driftplatser, plankorsningsåtgärder och kontaktledningsupprustningar. På grund av att det saknas omledningsmöjlighet för Malmbanan behöver en planering av trafiken utföras på sträckan Gällivare–Boden eftersom all önskad trafik inte får plats eller kan avgå enligt önskade tider.

1.2 Syfte

Kapacitetsplanen ska användas som planeringsförutsättning i tilldelningsprocessen i Tågplan 2026 i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och förutsebarhet i ett tidigt skede för alla berörda.

1.3 Omfattning

Kapacitetsplanen omfattar sträckan (Gällivare)–(Boden).

En utblick har även gjorts på tågen norr om Gällivare, men den sträckan ingår inte i Kapacitetsplanen.

Spår- och växelbyten ska bedrivas under sommarperioden med 8 timmars avstängning per dygn nattetid ca 20.00–04.00, med lite variationer i start- och stopptid beroende på vilken stationssträcka spårbytet befinner sig. Spårbytet startar norrifrån och går söderut. Sträckan (Gällivare)–(Boden) påverkas under v20–v40 år 2026. Även kontaktledningsbyte pågår på sträckan men kräver inga ytterligare tider.

De berörda veckorna delas upp i två olika perioder, en v20–v31 och en v32–v40 p.g.a. att det är olika förutsättningar i konstruktionen med hastighetsnedsättningar på olika sträckor och att det är olika driftplatser som saknar mötesmöjlighet. Hade endast en plan gjorts där hänsyn tagits till alla restriktioner under hela banarbetsperioden hade trafiken varit ännu svårare att få fram och hade behövts reduceras mer.

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

1.4 Förutsättningar infrastruktur

Kapacitetsplanen bygger på den infrastruktur och de förutsättningar som är kända i december 2024. Sträckan (Gällivare)–(Boden) kommer att vara avstängd 8 timmar/dygn i v20–v40.

Ärendenummer
 TRV 2023/102012

 Dokumentdatum
 2025-02-07

 Beslutat av
 Anna Ericsson, cTR

Kilvo kommer sakna mötesmöjligheter under den första perioden v20–v31.

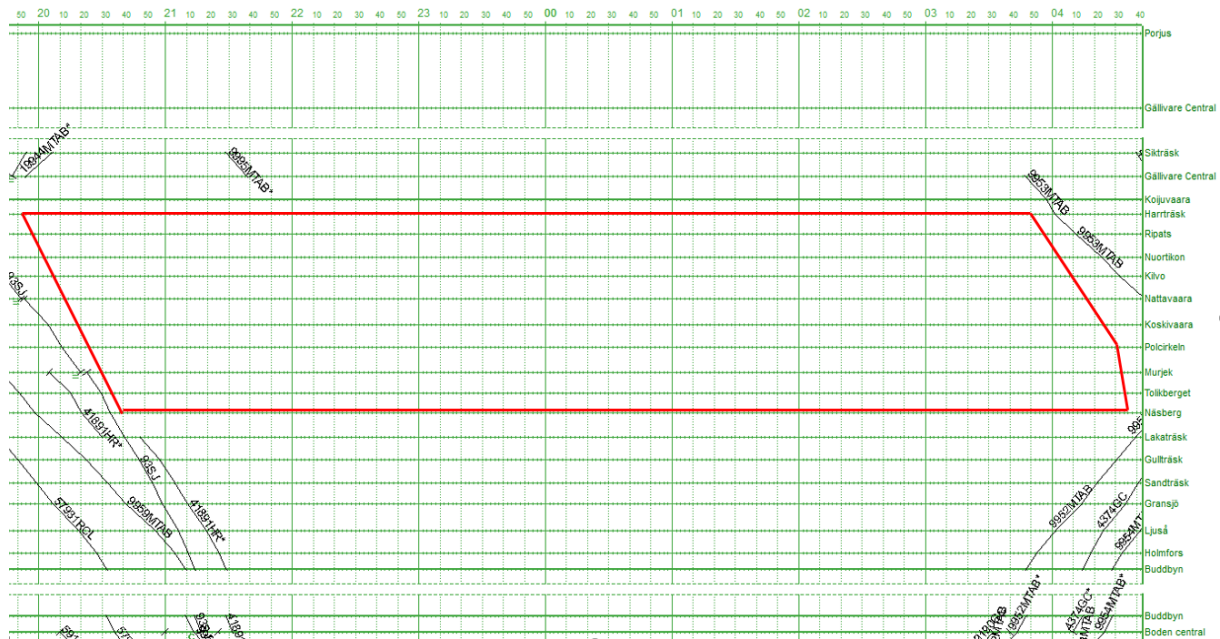
Lakaträsk saknar mötesmöjlighet under den andra perioden v32–v40.

Ljuså kommer att sakna mötesmöjlighet under 2 veckor v36–v37. Eventuella möten under dessa veckor hanteras i tågplanens revisionsprocess för aktuellt år.

Övriga driftplatser som ingår i kapacitetsplanen har inga restriktioner förutom hastighetsnedsättningar.

Norr om Gällivare saknar Sikträsk, Fjällåsen och Kalixfors mötesmöjligheter under hela perioden och det är hastighetsnedsättningar förbi dessa driftplatser.

Spårbytet bedrivs på disptider ca 20.00–04.00 under totalt 21 veckor. Arbetet bedrivs norrifrån Harrträsk och går söderut till Näsberg. När arbetet pågår är det inte möjligt för någon annan trafik att passera.



Figur 1: Spårbytetts arbetsperiod i den grafiska tidtabellen

1.5 Förutsättningar trafikering

Tågplan 2025 omfattar totalt 26 tåg per dygn på sträckan Gällivare–Boden. Inför tågplan 2026 är det rimligt att anta att tågantalet är lika högt och därför har vi använt oss av nedanstående siffror för tågplan 2026. Tabellen nedan visar antalet tåg per dygn och antalet tåg i de två högst belastade timmarna över dygnet (18:00–20:00).

Tågslag	Antal tåg per dygn	Högst belastade två timmarna över dygnet
Malmtåg	7	1
Godståg	9	3
Persontåg	10	4

Tabell 1: Antal tåg per dygn och antal tåg de två högst belastade timmarna över dygnet

1.5.1 Gångtidstillägg vecka 20–31 sträckan Harrträsk–Polcirkeln

Spårbytet Harrträsk–Näsberg kommer under den tid som arbetet pågår ha en flytande nedsättning på 6000 m i 40 km/h. Vissa veckor kan nedsättningssträckan av operativa skäl vara längre, vilket har hanterats genom att införa ett kvalitetstillägg på 1-2 minuter beroende på tågslag.

Detta innebär att tågen kommer att få en förlängd gångtid på ett antal minuter enligt nedanstående tabell:

Tågslag	Gångtidspåslag
Malmtåg lastat	6 min
Malmtåg olastat	7 min
Persontåg	9 min
Godståg	9 min

Tabell 2: Tidspåslag pga. hastighetsnedsättning

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

1.5.2 Gångtidstillägg vecka 32–40 Polcirkeln–Näsberg

Spårbytet Harrträsk–Näsberg kommer under den tid som arbetet pågår ha en flytande nedsättning på 40 km/h i 6000 meter. En punktnedsättning på 1500 m i 40 km/h tillkommer för arbeten i Lakaträsk, denna har inarbetats i nedanstående tabell.

Tågslag	Gångtidspåslag
Malmtåg lastat	8 min
Malmtåg olastat	10 min
Persontåg	12 min
Godståg	13 min

Tabell 3: Tidspåslag pga. hastighetsnedsättning

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

1.5.3 Övriga nedsättningar Gällivare–Råtsi

Denna sträcka omfattas inte av Kapacitetsplanen men höjd har tagits i konstruktionen för nedsättningar på totalt 4000 meter. Arbeten som bedrivs i Sikträsk, Linaälv, Gäddmyr och Kalixfors har hastighetsnedsättningar på cirka 1000 meter vardera till 40 km/h. Detta innebär att tågen kommer att få en förlängd gångtid på 5-7 minuter beroende på tågslag.

1.6 Underlag till tidtabellskonstruktion T26

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

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

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

Tåg som inte kan erbjudas kapacitet:

- Godståg: 9951 Koskullskulle – Luleå
- 9965 Koskullskulle – Luleå malmbangård
- 9964 Luleå malmbangård – Koskullskulle
- 9956 Luleå malmbangård – Koskullskulle

Tåg som förändrats väsentligt jämfört med tilldelad kapacitet i T24:

- Persontåg: Tåg 7152 ställs in på sträckan Luleå- Boden
- Tåg 7151 ställs in på sträckan Boden- Luleå
- Tåg 7153 har tidigare lagts på sträckan Kiruna- Luleå
- Tåg 3993 har tidigare lagts Gällivare-Boden, gränståg mot spårbytet
- Godståg: TMTOG har konstruerats utifrån befintliga körplaner i T25, men då körplanerna söder om Boden har mycket tidstillägg är tåg 43706 tidigare lagda från Boden.
- Malmtåg: Nytt trafikupplägg för att säkerställa fordonsomlopp

1.6.1 Konstruktionslösning under spårbytesperioden

Så långt det varit möjligt har det undvikits att påverka tågens körplaner norr om Gällivare och söder om Boden. För LKABs Malmtrafik har ett nytt trafikupplägg konstruerats. För övriga godståg och långväga persontåg har en utblick gjorts norr om Gällivare för att säkra framkomligheten.

Driftplatsen Kilvo saknar mötesmöjlighet v20–v31 och Lakaträsk saknar mötesmöjlighet v32–v40. Inga tågmöten är konstruerade på dessa driftplatser under berörda perioder.

Då Ljuså saknar mötesmöjlighet under endast 2 veckor får detta lösas i ett senare skede för att Ljuså ska kunna användas i Kapacitetsplanen under alla övriga veckor.

1.6.2 Planeringsförutsättning till ansökan T26

I denna Kapacitetsplan har tågen konstruerats och fördelats utefter behov. En samordningsprocess har skett med respektive järnvägsföretag. På Malmbanan är det inte möjligt att ha återkommande upplägg med segmentering på tågslag varje timme eftersom trafiken är oregelbunden och inte har taktfasta tidtabeller. Två tågplaner har konstruerats, en tågplan för spårbytets veckor v20–v31 och en tågplan för v32–v40. De tider som är styrande i Kapacitetsplanen är tiderna i Gällivare respektive Boden, med undantag för tåg med slutstation Aitik och Murjek.

1.6.3 Gällande tider v20–v31

Observera att nedanstående tabell gäller för spårbytets första del v20–v31.

Tågnummer	Driftplats, tid	Driftplats, tid
3993	Gällivare 19.15	Boden 21.17
3994	Boden 06.09	Gällivare 08.28
3995	Gällivare 15.40	Boden 17.45
3996	Boden 11.20	Gällivare 13.35
4374	Boden 04.10	Aitik 07.12
4375	Aitik 11.45	Boden 14.34
7150	Boden 07.50	Gällivare 10.36
7151	Gällivare 06.24	Boden 08.45 (Inst- Luleå-Boden)
7152	Boden 09.32 (Inst Boden-Luleå)	Gällivare 11.48
7153	Gällivare 14.01	Boden 16.31
7154	Boden 17.06	Gällivare 19.44
7155	Gällivare 16.25	Boden 19.12
9552	Boden 03.43	Gällivare 07.10
9954	Boden 04.25	Gällivare 08.08
9958	Boden 11.34	Gällivare 14.47
9960	Boden 14.36	Gällivare 17.45
9962	Boden 16.03	Gällivare 18.57
9953	Gällivare 03.47	Boden 07.56
9955	Gällivare 07.29	Boden 10.56
9957	Gällivare 09.28	Boden 12.32
9959	Gällivare 18.09	Boden 21.14

41890	Boden 07.57	Murjek 09.14
41891	Murjek 20.05	Boden 21.32
59190	Boden 05.02	Gällivare 08.18
59193	Gällivare 16.52	Boden 19.40
41911	Gällivare 04.47	Boden 07.00
41901	Gällivare 05.09	Boden 07.29
41912	Boden 13.13	Gällivare 15.36
41902	Boden 15.37	Gällivare 18.09
43702	Boden 07.10	Gällivare 10.31
43703	Gällivare 08.28	Boden 12.01
43706	Boden 13.30	Gällivare 16.24
43701	Gällivare 14.42	Boden 17.31
45691	Gällivare 15.47	Boden 19.00
45692	Boden 08.02	Gällivare 11.06
49703	Gällivare 04.55	Boden 07.04
49704 Lördag	Boden 10.04	Gällivare 13.20
49704 M-F	Boden 15.07	Gällivare 17.27
59730	Boden 08.18	Gällivare 11.42
59731	Gällivare 17.01	Boden 20.36

Tabell 4: Följande tider ansöks v20–v31

1.6.4 Gällande tider v32–v40

Observera att denna tabell gäller för den andra delen av spårbytet v32–v40.

Tågnummer	Driftplats, tid	Driftplats, tid
3993	Gällivare 19.15	Boden 21.17
3994	Boden 06.04	Gällivare 08.25
3995	Gällivare 15.40	Boden 17.45
3996	Boden 11.20	Gällivare 13.38
4374	Boden 04.10	Aitik 07.22
4375	Aitik 11.45	Boden 14.45
7150	Boden 07.30	Gällivare 10.26
7151	Gällivare 06.18	Boden 09.04 (Inst- Luleå-Boden)
7152	Boden 09.30 (Inst Boden-Luleå)	Gällivare 11.58
7153	Gällivare 14.03	Boden 16.48
7154	Boden 17.06	Gällivare 19.35

Tmall 0049 Beslut 5.0

Ärendenummer
TRV 2023/102012Dokumentdatum
2025-02-07Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

7155	Gällivare 16.33	Boden 18.59
9552	Boden 03.38	Gällivare 07.02
9954	Boden 04.24	Gällivare 08.22
9958	Boden 11.40	Gällivare 14.42
9960	Boden 14.36	Gällivare 17.38
9962	Boden 15.58	Gällivare 19.49
9953	Gällivare 03.48	Boden 07.54
9955	Gällivare 07.38	Boden 10.58
9957	Gällivare 09.29	Boden 12.34
9959	Gällivare 18.09	Boden 21.06
41890	Boden 07.50	Murjek 09.20
41891	Murjek 20.05	Boden 21.32
41911	Gällivare 04.45	Boden 07.00
41901	Gällivare 05.09	Boden 07.27
49112	Boden 13.13	Gällivare 16.04
41902	Boden 15.37	Gällivare 18.09
43702	Boden 07.10	Gällivare 09.59
43703	Gällivare 08.30	Boden 12.12
43706	Boden 13.30	Gällivare 16.32
43701	Gällivare 14.44	Boden 18.04
45691	Gällivare 16.05	Boden 19.30
45692	Boden 08.00	Gällivare 11.11
49703	Gällivare 04.56	Boden 07.09
49704 Lördag	Boden 10.04	Gällivare 13.25
49704 M-F	Boden 15.10	Gällivare 17.52
59190	Boden 05.15	Gällivare 09.10
59193	Gällivare 16.50	Boden 19.55
59730	Boden 08.12	Gällivare 11.35
59731	Gällivare 17.05	Boden 20.35

Tabell 5: Följande tider ansöks v32–v40

TMALL 0049 Beslut 5.0

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.9 Fakturering och betalning

Tredje stycket, andra meningen har fått ny lydelse enligt nedan:

Faktura erbjuds huvudsakligen i elektronisk form.

Trafikverkets kommentar:

I TRAV-mallarna nämns Peppol-ID men förklaring till detta finns inte idag i JNB, därav detta tillägg.

Till ändringen införs även följande fotnot: 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.

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur för uppställning

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Arvika	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 4, 5, 6, 7, 8 har bangårdsbelysning
Charlottenberg	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 3 och 4 har bangårdsbelysning
Kil	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 6a, 10, 11,12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 och kajspår har bangårdsbelysning.
Kristinehamn	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, kb1 och kb2 har bangårdsbelysning.
Säffle	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 4 har belysning. Spår vågspår har det inte.
Åmål	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 1, 4, 5a, 5b, 6, 7 och 9 har belysning
Örebro	3.) Uppställning och 6.) Kommande ändringar	2025-01-11	Spår 21: Diesellokvärme 400V 50 Hz: 224-565 Spår 21: Diesellokvärme 400V 50 Hz 224-565 Spår 26: Diesellokvärme 400V 50 Hz 224-654 Spår 26: Diesellokvärme 400V 50 Hz 224-654 Spår 25: Diesellokvärme 400V 50 Hz 224-650 Spår 25: Diesellokvärme 400V 50 Hz 224-650 Spår 26:Tågvärmepost 1000v 16,7Hz 224-642 Spår 26:Tågvärmepost 1000v 16,7Hz 224-642 Spår 25:Tågvärmepost 1000v 16,7Hz 224-640 Spår 25:Tågvärmepost 1000v 16,7Hz 224-640 Spår 27: Tågvärmetransformator 1000V 224-289
Kiruna malmbangård	6.) Kommande ändringar	2024-12-18	Nya uppgifter om värmeposternas lägen vid spår 15 och 16.

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/102012, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-02-07, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anna Ericsson, cTR Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

TMALL 0049 Beslut 5.0