

Ärendenummer
TRV 2023/35471**Dokumentdatum**
2024-03-22**Konfidentialitetsnivå**
1 Ej känslig
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR**Mottagare**
trafikverket.se**Kopia till**
Diariet

Beslut om avvikelsemeddelande 1 järnvägsnätsbeskrivning 2025

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

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Kapitel 2 Infrastruktur

Avsnitt 2.2.1 Gränser

Andra strecksatsen i det andra stycket har ny lydelse enligt nedan:

- Haparanda, km 86+671: Finland, förvaltare Trafikledsverket/Väylävirasto

Trafikverkets kommentar:

Strecksats kompletterad med benämning enligt Finlands båda officiella språk.

Avsnitt 2.3.14 Andra tekniska anläggningar

Andra stycket under avsnittet *Detektorer* har fått ny lydelse enligt nedan:

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets detektorer för kontroll av kolslitskena på strömaavgångare är demonterade från anläggningen. Information om detta stryks.

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

Ny version med nedanstående uppgifter:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Värnamo	4.) Plattform, 5.) Kommande ändringar	2024-10-15	Nya uppgifter om plattformar; (Trafikala plattformslängder) Spår 1: 130 m Spår 3: 454 m Spår 4: 454 m, dessa är mellanhöga och har skyddszon och ledstråk, samt tak.

Bilaga 2 B Banstandarddata

Ny version med nedanstående uppgifter:

Begrepp	Flik	Förklaring	Kommentar
Detektortyp	Förklaringar 2025	Anger typ av detektor: hjulskadedetektor, respektive varmgång/tjuvbromsdetektor.	Läs mer i Järnvägsnätsbeskrivningen avsnitt 2.3.14 <i>Andra tekniska anläggningar</i> .

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Peuravaara - Kiruna malmbangård	Indelningsdata 2025	2024-08-07	Nytt trafikeringsystem E2
Peuravaara – Kalixfors	Indelningsdata 2025	2024-08-07	Nytt trafikeringsystem E2
Råtsi – Svappavaara	Indelningsdata 2025	2024-08-20	Nytt trafikeringsystem E2
Övergård	Indelningsdata 2025	2023-12-04	Ändrad trafikplatstyp.
Prästmon	Indelningsdata 2025	2023-12-04	Ändrad trafikplatstyp.

Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

Avsnitt 4.2.2.1 Ansökan om internationell kapacitet för tågläge

Tredje stycket får ny lydelse enligt nedan:

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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket erbjuder möjligheten att ansöka om den nationella delen av en internationell ansökan i MPK Korttid för LPR (kompletterande ansökan) och ad hoc ansökningar, då det för närvarande finns vissa brister i Trafikverkets systemlösning som är integrerad mot PCS.

Gäller från och med: 2024-04-09.

Bilaga 4 A Bevakning av trafikplatser

Avsnitt 2.2 Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

Driftplats Storfors tas bort.

Avsnitt 4.1 Trafikplatser som inte lokalbevakas

Driftplats Storfors läggs till.

Trafikverkets kommentar:

Med anledning av att det inte finns behov av att Trafikverket bemannar upp driftplatsen Storfors med Tågtrafikledare lokal längre, så ändras status på driftplatsen Storfors från och med 2024-12-15. Storfors tillhör kategori D från 2024-12-15.

Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

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

Avsnitt 2.6.1.2 Konstruktionslösning

Tabelltext i tabell 1 har kompletterats med ny text efter befintlig mening:

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.

Figurtexten i figur 2. Meningen har fått ny lydelse enligt nedan:

Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 1 trafikeringsdag måndag-fredag.

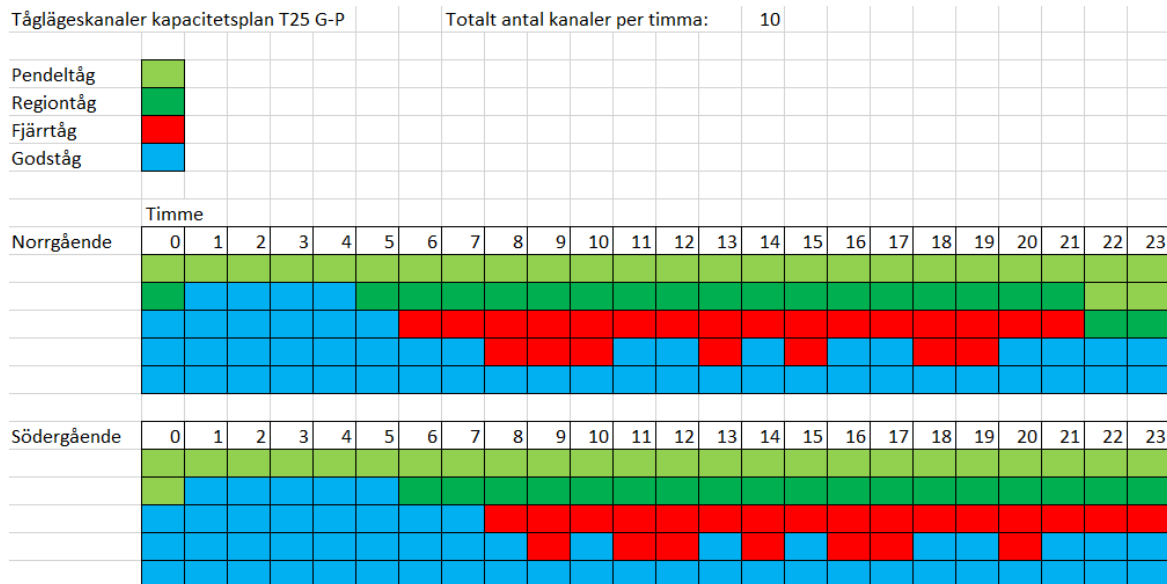
Ärendenummer
TRV 2023/35471

Dokumentdatum
2024-03-22

Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

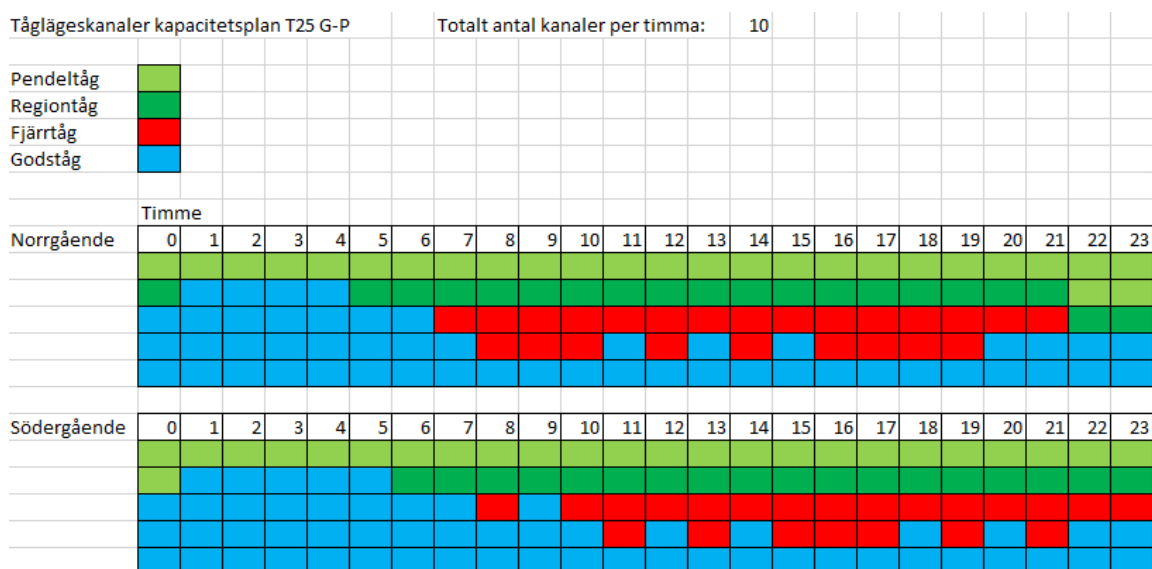
Nya figurer med tillhörande figurtext har tillkommit enligt nedan.

Tillkommande figur 3 med tillhörande figurtext:



Figur 3. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 1, trafikeringsdag lördag.

Tillkommande figur 4 med tillhörande figurtext:



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

Följaktligen blir nummerföljden förändrad på efterföljande figurer i bilagan.

TMALL 0049 TMALL 0049 Beslut 5.0

Trafikverkets kommentar:

Figur 4: För att möjliggöra framkomlighet för den långväga nattågstrafiken har efter remiss ytterligare en fjärrtågskanal införts istället för en godstågskanal timme 19 under etapp 1 samt timme 18 under etapp 2.

Avsnitt 2.6.2 Etapp 2, Sävedalen–Lerum, vecka 29–50**Avsnitt 2.6.2.2 Konstruktionslösning**

En felaktig tidsangivelse i tabell 2 har rättats till. Ändringen avser den fjärde raden, kolumn "Avgång minut" och Tågtyp Pendeltåg.

I samrådsutgåvan angavs avgångstid minut .05 och i den beslutade och publicerade utgåvan från 2023-12-08 är felet rättat till .35.

Uppgiften har således inte samråtts varvid ni nu ges tillfälle att ha synpunkter på detta.

Avgång minut	Tågtyp
.35	Pendeltåg

Figurtexten i figur 7 (tidigare figur 5 innan ovan angivna ändringarna) har fått ny lydelse enligt nedan:

Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 2, trafikeringsdag måndag-fredag.

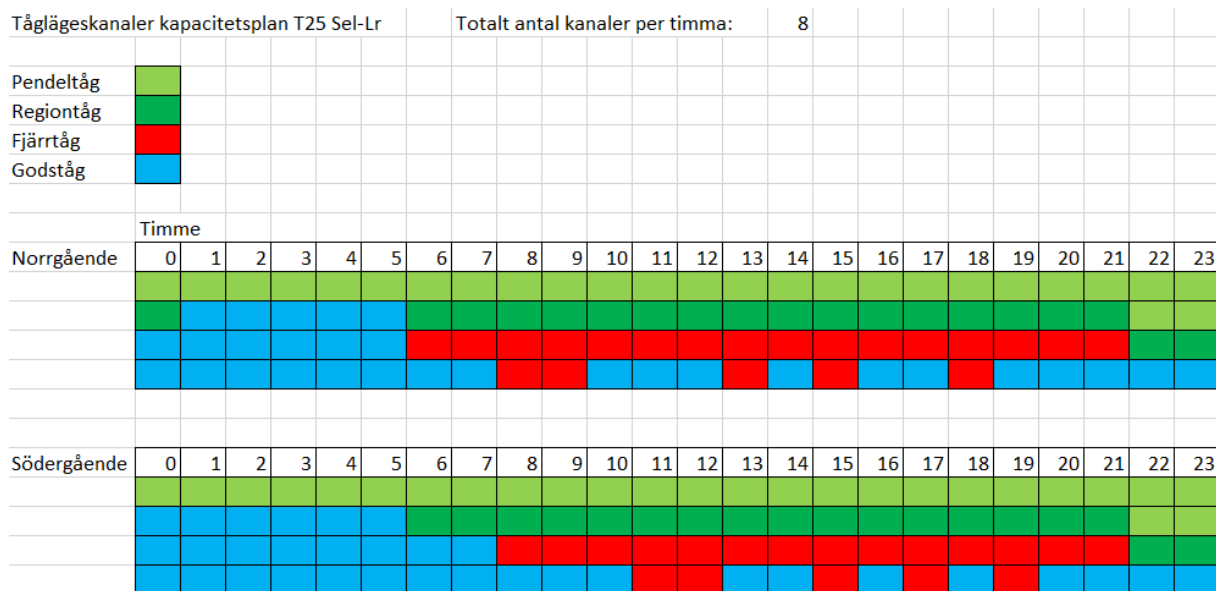
Nya figurer med tillhörande text har tillkommit efter figur 7 enligt nedan.

Ärendenummer
TRV 2023/35471

Dokumentdatum
2024-03-22

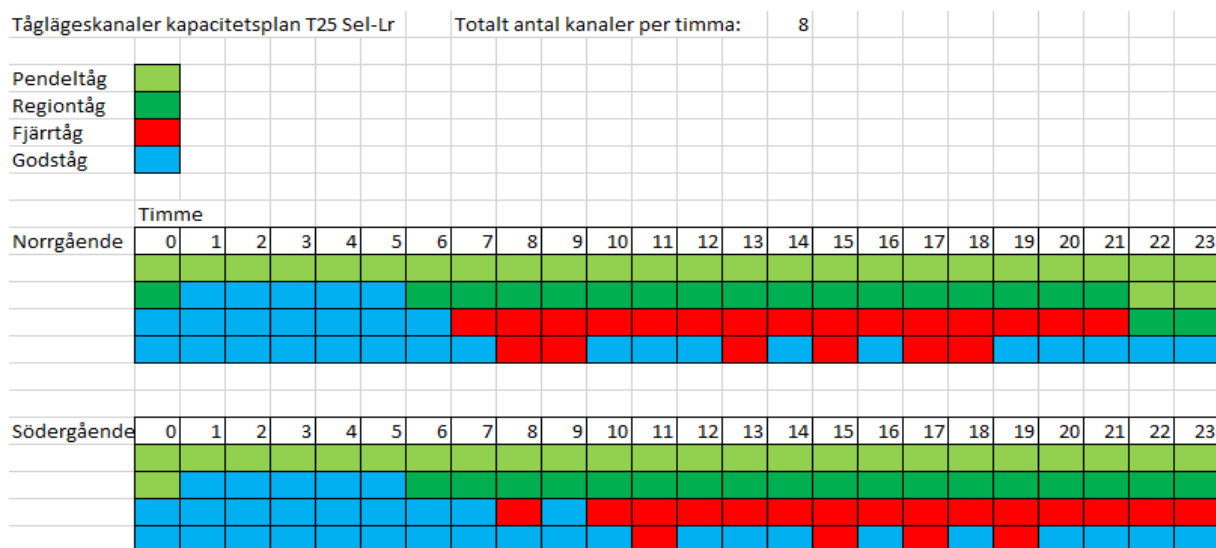
Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Tillkommande figur 8 med tillhörande figurtext:



Figur 8. Fördelning av tåglägeskanaler för respektive tågtyp fördelat över ett trafikdygn under etapp 2, trafikeringsdag lördag.

Tillkommande figur 9 med tillhörande figurtext:



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

Trafikverkets kommentar:

Figur 9: För att möjliggöra framkomlighet för den långväga nattågstrafiken har efter remiss ytterligare en fjärrtågskanal införts istället för en godstågskanal timme 19 under etapp 1 samt timme 18 under etapp 2.

Ett flertal järnvägsföretag har önskat att en kanalplan för enkelspårsdrifterna tas fram även för trafikeringsdag lördag och söndag. En minutangivelse i en tabell har dessutom tolkats på olika sätt och ett förtydligande om vad planen avser har därför gjorts.

Bilaga 4 F utökas med en ny kapacitetsplan för Malmbanan Gällivare – Kiruna enligt nedan.**Avsnitt 3 Kapacitetsplan Malmbanan Gällivare–Kiruna****3.1 Bakgrund**

Under 2022 inträffade en urspårning vid driftplatsen Linaälv på sträckan Gällivare- Råtsi som är en del av Malmbanan 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 T24 startade endast någon månad efter nämnda beslut så hanterades spårbytets kapacitetsinskränkningar inom ramen för ordinarie tågplaneprocess. Inför T25 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 T24, 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 T25 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.

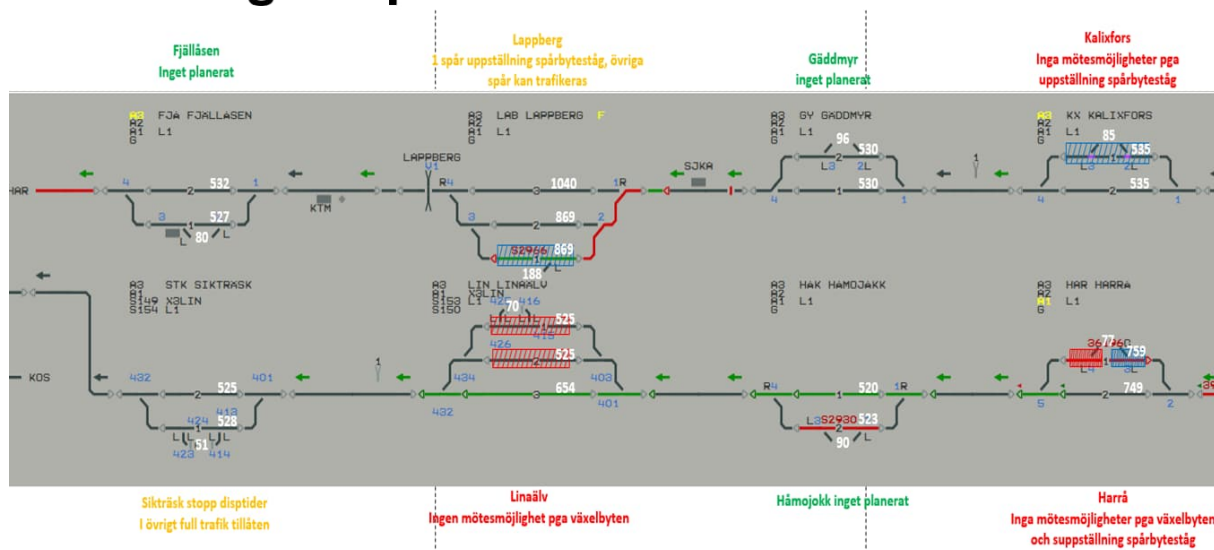
Harrå kommer att sakna mötesmöjlighet v32-v35.

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



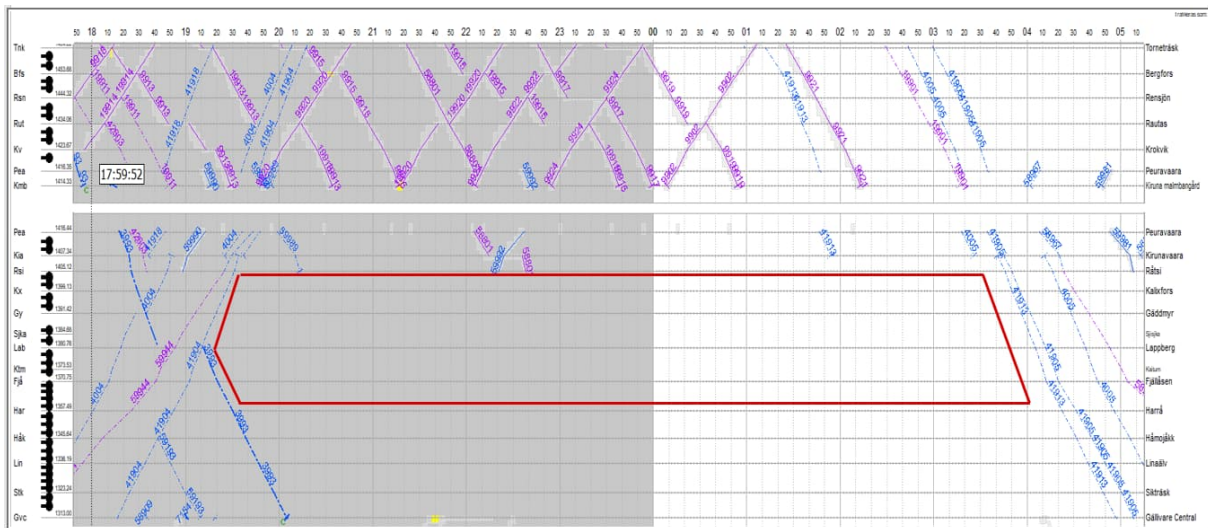
Figur 10: Visar avstängda spår under spårbytesperioden

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 11: Spårbyttets arbetsperiod i den grafiska tidtabellen

3.7 Förutsättningar trafikering

Tågplan T24 omfattar totalt 31 tåg per dygn på sträckan Gällivare–Råtsi. Inför tågplan T25 är det rimligt att anta att tågantalet är lika högt och därför har vi använt oss av nedanstående siffror för tågplan T25. 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 planenliga 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 T25

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 T24

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 T25

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

Ärendenummer
TRV 2023/35471

Dokumentdatum
2024-03-22

Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

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
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)
Tågnummer	Driftplats, tid	Driftplats, tid
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.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beslutat att tidigarelägga ett planerat spårbyte på sträckan Gällivare-Råtsi. Inför T25 har Trafikverket beslutat att en Kapacitetsplan ska hantera förutsättningarna för tilldelning av kapacitet.

Vid frågor avseende kapacitetsplanen, kontakta Jessica Söder Sörling, epost Jessica.soder-sorling@trafikverket.se, Tfn 010-1241537

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.4.2.2 Transporttillstånd

Första meningen har ny lydelse enligt nedan:

Specialtransporter med omfattande villkor kräver extraordinära åtgärder såsom skydd, förbesiktning, efterbesiktning eller åtgärder i anläggningen.

Tredje stycket har ny lydelse enligt nedan:

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

Trafikverkets kommentar:

Uppdatering för att spegla att handläggningstiden är olika för olika typer av transporter som kräver transporttillstånd.

Avsnitt 5.5.3 Teknisk kontroll av fordon

Tredje stycket under rubriken *Tillgång till utökad detektorinformation* har fått ny lydelse enligt nedan:

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. För mer information om identifiering och positionering av järnvägsfordon (RFID), se [Trafikverkets webbplats](#).

Trafikverkets kommentar:

Möjligheten att få tillgång till utökad detektorinformation via Trafikverkets prenumerationstjänst upphör. Trafikverkets API Järnväg i datautbytesportalen ska i fortsättningen användas för att få tillgång till mätvärdesrapporter för detektormätvärden och tågsammansättning samt information om detektorstatus.

Avsnitt 5.5.4.1 Avgift, villkor för provkörning av fordon

På grund av ett misstag i uppdateringen av en indexjusterad avgift, har avgiften *Villkor för provkörning av fordon – handläggning* per påbörjad timme i kapitel 5, avsnitt 5.5.4.1, tabell 5.4 inte uppdaterats utifrån de samradda uppgifterna som framgår i bilaga 1 B, där avgiften har indexjusterats till 1204,30 kr per påbörjad timme. Avgiften i kapitel 5 har därmed uppdaterats för att överensstämma med uppgifterna i bilaga 1 B.

Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

Avsnitt 7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

Avsnitt 7.3.4.1 Allmän information

Under rubrik 7.3.4.1 har stycket *Rangerbangårdar delas in kategori 1 och 2* fått ny rubrik och lydelse enligt nedan:

Rangerbangårdar med rangerbromssystem

- Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Helsingborgs godsbangård, Malmö godsbangård, Sundsvalls rangerbangård, Sävenäs rangerbangård och Ånge godsbangård; se karttjänsten.

Avsnitt 7.3.4.3 Beskrivning av anläggning

Avsnittet har fått ny lydelse och tabell 7.2 har uppdaterats enligt nedan

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	Åggb	11–31, 102–106		

Tabell 7.2

Trafikverkets kommentar:

Automaten för växelomläggningen vid växling från vallen får inte användas av tågklarare, varför det på Jönköping godsbangård endast är tillåtet att växla med lok över vall. Därmed korresponderar inte Trafikverkets erbjudande av den grundläggande tjänsten tillträde till rangerbangård på Jögb med de funktioner som sammantaget definierar rangerbangårdar, i och med begränsningen i fråga om funktionen växlingsautomatik enligt Instruktion Säkerhetsplan för Jönköping godsbangård (Jögb).

Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur för uppställning

Ny version med nedanstående uppgifter:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Örebro central	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-11-27	Uppställningsspår 25 och 26 elektrifieras
Eskilstuna	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2023-12-06	Uppställningsspår 33, 34 och 40 uppfyller inte kraven för parkeringsspår
Hällnäs	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-06-16	Ny möjlig uppställningslängd på spår 4, 349 meter
Värnamo	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-15	Efter ställverksbyte i Värnamo, blir det nya uppgifter om uppställningsspår. Spår 6: 340 m Spår 7: 244 m Spår 8: 244 m Spår 13: 103 m Spår 17: 168 m Spår 18: 192 m Spår 19: 366 m
Värnamo	5.) Tåg och lokvärmeanläggning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-15	Efter ställverksbyte i Värnamo, blir det nya tåg och lokvärmeanläggningar (dessa läggs till). Spår 7: Lokvärmeförtransformator för ellok 230V: 172+110 Spår 7: Lokvärmeförtransformator för ellok 230V: 172+072 Spår 8: Ellokvärmepost 230V 16,7Hz: 172+112 Spår 13: Lokvärmeförtransformator för ellok 230V: 171+778 Spår 13: Lokvärmeförtransformator för ellok 230V: 172+826
Nelhammar	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-02-02	Uppställningsspår 2 slopas

Ärendenummer
TRV 2023/35471Dokumentdatum
2024-03-22Beslutat av
Anna Ericsson, cTR

Aptas	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 0, 105 meter, samt blir huvudspår
Bergfors	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 3, 169 meter, samt blir huvudspår
Björkliden	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 3, 427 meter, samt blir huvudspår
Kaisepakte	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 4, 79 meter, samt blir huvudspår
Kiruna malmbangård	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 14, 485 meter, samt blir huvudspår
Kirunavaara	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår lastspår, 63 meter, samt blir huvudspår. Spår 6 blir huvudspår.
Krokvik	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 4, 250 meter, samt blir huvudspår
Stenbacken	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 3, 184 meter, samt blir huvudspår
Stordalen	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Spår 3 blir huvudspår
Torneträsk	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 1, 168 meter, samt blir huvudspår
Vassijaure	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-10-07	Ny möjlig uppställningslängd på spår 3, 344 meter, samt blir huvudspår
Mora Central	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-12-15	Uppställningsspår 8 tillgänglig uppställningslängd kortas ned till 272 m
Insjön	3.) Uppställning, 6.) Kommande ändringar 2025	2024-12-15	Spår 11, 12, 13 och 18 är inte tillgängliga för uppställning

Ärendenummer
TRV 2023/35471**Dokumentdatum**
2024-03-22**Beslutat av**
Anna Ericsson, cTR

Anna Ericsson, cTR

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/114526, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-03-22, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], 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.