TRAFIKVERKET



Järnvägsnäts-beskrivning 2026

VERSION 2026-11-19

För leverans under tidsperioden
2025-12-14 till 2026-12-12

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge.
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921.

Dokumenttitel: Järnvägsnätsbeskrivning 2026.
Utgåva 2025-11-26. För leverans under tidsperioden 2025-12-14 till 2026-12 -12.
Version: 2026-11-19.
Omslagsfoto: Stefan Holm/Mostphotos
Distributör: Trafikverket.

Innehåll

Uppdateringar

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

Uppdatering	Datum
JNB 2026 orginalutgåva	2024-12-12
Avvikelsemeddelande 1	2025-12-07
Avvikelsemeddelande 2	2025-06-09
Avvikelsemeddelande 3	2025-09-24
Avvikelsemeddelande 4	2025-11-26
Avvikelsemeddelande 5	2026-02-12
Avvikelsemeddelande 6	2026-05-22
Avvikelsemeddelande 7	2026-09-24
Avvikelsemeddelande 8	2026-11-19

FÖRTECKNING ÖVER DE BILAGOR SOM INGÅR I JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNINGEN IX

FÖRKORTNINGAR OCH DEFINITIONER X

FÖRKORTNINGAR X
DEFINITIONER X

LAGAR, FÖRORDNINGAR OCH FÖRARBETEN XIII

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 4
1.7 SAMARBETE MELLAN EUROPEISKA INFRASTRUKTURFÖRVALTARE 4
1.7.1 Godskorridorer 4
1.7.1.1 Corridor One-Stop Shop 4
1.7.2 RailNetEurope 4
1.7.2.1 Nationell One-Stop Shop 4

2. INFRASTRUKTUR 6

2.1 INLEDNING 6
2.2 JÄRNVÄGSNÄTETS OMFATTNING 6

2.2.1 Gränser ... 6
2.2.2 Anslutande järnvägsnät ... 6
2.3 BESKRIVNING AV INFRASTRUKTUREN ... 7
2.3.1 Spårtyper ... 7
2.3.2 Spårvidd ... 7
2.3.3 Trafikplatser ... 7
2.3.4 Referensprofil ... 7
2.3.5 Banans bärförmåga ... 10
2.3.6 Lutningar ... 10
2.3.7 Största tillåtna hastighet ... 10
2.3.8 Maximal tåglängd ... 10
2.3.9 Kraftförsörjning ... 11
2.3.10 Signalsystem ... 11
2.3.11 Trafikeringssystem ... 11
2.3.12 Kommunikationssystem ... 11
2.3.13 Tågskyddssystem ... 11
2.3.13.1 ATC ... 11
2.3.13.2 ETCS ... 12
2.3.14 Andra tekniska anläggningar ... 13
2.4 TRAFIKRESTRIKTIONER ... 13
2.4.1 Särskild infrastruktur ... 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 ... 16
2.4.1.4 Sträckor med särskilda förutsättningar ... 16
2.4.2 Miljörestriktioner ... 18
2.4.3 Farligt gods ... 19
2.4.4 Tunnelrestriktioner ... 19
2.4.5 Brorestriktioner ... 20
2.5 INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET ... 20
2.6 PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN ... 20

3. VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING ... 21

3.1 INLEDNING ... 21
3.2 ALLMÄNNA KRAV FÖR TILLTRÄDE TILL TJÄNSTER ... 21
3.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge ... 21
3.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur ... 21
3.2.3 Tillstånd ... 22
3.2.3.1 Omprövning och återkallelse av tillstånd ... 22
3.2.3.2 Säkerhetsstyrningssystem ... 22
3.2.4 Gemensamt säkerhetsintyg ... 22
3.2.5 Försäkring ... 23
3.3 AVTAL FÖR ANVÄNDANDE AV TRAFIKVERKETS TJÄNSTER ... 23
3.3.1 Ramavtal ... 23
3.3.2 Trafikeringsavtal med järnvägsföretag ... 23
3.3.3 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag ... 24
3.3.4 Allmänna avtalsvillkor ... 24
3.4 SÄRSKILDA TILLTRÄDESKRAV ... 25
3.4.1 Godkännandeprocess för fordon ... 25
3.4.1.1 Kommunikationssystem GSM-R ... 25
3.4.2 Behörighetskrav för operativ personal ... 26
3.4.3 Specialtransporter ... 26
3.4.4 Farligt gods ... 26
3.4.5 Provkörning ... 27
3.5 KRAV PÅ ETCS-UTRUSTNING ... 27
3.5.1 Krav på ERTMS-kryptonycklar ... 27

4. TILLDELNING AV KAPACITET 28

4.1 INLEDNING 28
4.2 GENERELL PROCESSBESKRIVNING 28
4.2.1 Kapacitetsförutsättningar 28
4.2.1.1 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen 28
4.2.1.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer 28
4.2.1.3 Trångsektorsplaner 29
4.2.1.4 Behov av tjänst på trafikplatser 29
4.2.1.5 Vägledande principer vid intressekonflikter på trafikplatser 30
4.2.2 Ansökan om kapacitet 31
4.2.2.1 Ansökan om internationell kapacitet för tågläge 31
4.2.2.2 Ansökan om nationell kapacitet för tågläge och kapacitet för övriga tjänster 32
4.2.3 Återtagande av ansökan 32
4.2.4 Förslag till tågplan 32
4.2.4.1 Sökandes yttranden över förslag till tågplan 33
4.3 KAPACITETSTILLDELNING VID TILLFÄLLIGA KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR 33
4.3.1 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar 33
4.3.2 Tidpunkter och information till sökande 34
4.3.3 Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar 35
4.3.4 Kapacitetsplaner 35
4.3.4.1 Kriterier och tågtyper för omledning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan 36
4.3.4.2 Aktuella kapacitetsplaner 37
4.3.5 Övriga tillfälliga kapacitetsbegränsningars påverkan på tilldelningsprocessen 37
4.4 RAMAVTALENS PÅVERKAN PÅ TILLDELNINGSPROCESSEN 37
4.5 TILLDELNINGSPROCESS 37
4.5.1 Tåglägesansökan för årlig tågplan 40
4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan 40
4.5.3 Ad hoc-ansökan 40
4.5.3.1 Prioriterad handläggning vid oplanerad ad hoc-ansökan 41
4.5.3.2 Erbjudande 41
4.5.4 Samordningsprocess 41
4.5.5 Tvistlösning 41
4.5.6 Fastställd tågplan 42
4.5.7 Kompletterad fastställd tågplan 42
4.6 ÖVERBELASTAD INFRASTRUKTUR 43
4.6.1 Tilldelning av kapacitet efter överbelastning 43
4.6.2 Kapacitetsanalys 43
4.6.3 Kapacitetsförstärkningsplan 43
4.7 SPECIALTRANSPORTER OCH FARLIGT GODS 44
4.8 REGLER EFTER TILLDELNINGSPROCESSEN 44
4.8.1 Regler för sökandes ändringar av tågläge 44
4.8.1.1 Erbjudande 44
4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge 45
4.8.2.1 Revision av tågplan 45
4.8.2.2 Oacceptabla risker 46
4.8.3 Regler för tilldelad kapacitet som inte används 46
4.8.4 Regler för avbokning 46
4.9 OMBEARBETNING AV NATIONELL OCH INTERNATIONELL KAPACITETSTILLDELNINGSPROCESS (TTR) 46
4.10 KAPACITETSTILLDELNING I GODSKORRIDORER 46

5. TÅGLÄGESTJÄNSTER OCH AVGIFTER 47

5.1 INLEDNING 47
5.2 AVGIFTSPRINCIPER 48
5.2.1 Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar 48

5.2.2 Avgift för passage av Öresundsbron ... 48
5.2.3 Avgiftsprinciper för bokningsavgift ... 48
5.2.4 Avgiftsprinciper för kvalitetsavgift ... 49
5.2.5 Avgiftsprinciper för tjänster ... 49
5.2.6 Reduktion av avgifter för viss trafik ... 49
5.2.7 Avgiftsprinciper för arbetsfordon ... 49
5.2.8 Emissioner ... 49
5.2.9 Moms ... 50
5.2.10 Priser för internationella tåglägen ... 50
5.3 MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER SAMT AVGIFTER ... 50
5.3.1 Tågläge för godstrafik ... 51
5.3.2 Tågläge för tjänstetåg ... 51
5.3.3 Tågläge för persontrafik ... 51
5.3.4 Trafikinformation ... 52
5.3.4.1 Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer ... 52
5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer ... 52
5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) ... 54
5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) ... 55
5.3.6.1 Spåravgift ... 55
5.3.6.2 Tåglägesavgift ... 55
5.3.6.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen ... 55
5.4 TILLÄGGSTJÄNSTER OCH AVGIFTER ... 56
5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström ... 56
5.4.1.1 Avgift, tillhandahållande av drivmotorström ... 56
5.4.2 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport ... 58
5.4.2.1 Transportvillkor ... 59
5.4.2.2 Transporttillstånd ... 60
5.4.2.3 Kodifierad transport ... 60
5.4.2.4 Avgifter, tjänster som gäller specialtransporter ... 61
5.5 EXTRA TJÄNSTER OCH AVGIFTER ... 61
5.5.1 Telekommunikationsnät ... 61
5.5.1.1 Avgifter, GSM-R ... 61
5.5.2 Teknisk kontroll av fordon ... 61
5.5.2.1 Avgift, tillgång till utökad detektorinformation ... 62
5.5.3 Provkörning ... 62
5.5.3.1 Avgift, villkor för provkörning av fordon ... 62
5.6 ANDRA AVGIFTSINCITAMENT ... 63
5.6.1 Bokningsavgift ... 63
5.7 VERKSAMHETSSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER ... 64
5.7.1 Allmänna principer ... 64
5.7.2 Kvalitetsavgift för merförseningar ... 65
5.7.3 Kvalitetsavgift för inställda tåg ... 65
5.7.4 Rapportering av avvikelser ... 66
5.7.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter ... 67
5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ... 67
5.7.6.1 Merförseningar ... 68
5.7.6.2 Inställda tåg ... 69
5.7.6.3 Tvistlösning ... 70
5.8 FÖRÄNDRINGAR AV AVGIFTER ... 70
5.9 FAKTURERING OCH BETALNING ... 71

6. OPERATIV DRIFT ... 73

6.1 INLEDNING ... 73
6.2 REGLER VID OPERATIV DRIFT ... 73
6.2.1 Föreskrifter om elsäkerhet ... 73
6.2.2 Information före och under trafikutövning ... 73
6.2.2.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning. 73

6.2.2.2 Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning 73
6.2.3 Övriga regler 74
6.2.3.1 Körordersystemet 74
6.2.3.2 Operativ tåginformation 74
6.2.3.3 Operativt språk 75
6.3 OPERATIVA ÅTGÄRDER 75
6.3.1 Principer 75
6.3.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon 75
6.3.1.2 Bärgning 75
6.3.2 Operativa regler 76
6.3.2.1 Omledning av tågfärd via annan driftplatsdel 76
6.3.3 Störningar 76
6.3.3.1 Störningsplaner 76
6.3.3.2 Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner 77
6.3.3.3 Röjnings- och nödsituationer 77
6.3.3.4 Röjning vid/med skadad strömavtagare 77
6.3.3.5 Olyckshantering 78
6.3.3.6 Krissituationer 78
6.4 SYSTEM FÖR TÅGLÄGESINFORMATION OCH ÖVERVAKNING 78
6.4.1 Teknisk kontroll av fordon 78
6.4.2 Tåglägesinformation för internationella tåg 78

7. ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER 79

7.1 INLEDNING 79
7.2 ÖVERSIKT AV ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER 79
7.3 ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER SOM FÖRVALTAS AV TRAFIKVERKET 80
7.3.1 Gemensamma bestämmelser 80
7.3.2 Stationer för passagerare 80
7.3.2.1 Allmän information 80
7.3.2.2 Tjänster 80
7.3.2.3 Beskrivning av anläggning 81
7.3.2.4 Avgifter 81
7.3.2.5 Villkor för tillträde 81
7.3.2.6 Tilldelning av tjänst 81
7.3.3 Godsterminaler 81
7.3.3.1 Allmän information 81
7.3.3.2 Tjänster 82
7.3.3.3 Beskrivning av anläggning 83
7.3.3.4 Avgifter 83
7.3.3.5 Villkor för tillträde 83
7.3.3.6 Tilldelning av tjänst 83
7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter 84
7.3.4.1 Allmän information 84
7.3.4.2 Tjänster 84
7.3.4.3 Beskrivning av anläggning 86
7.3.4.4 Avgifter 86
7.3.4.5 Villkor för tillträde 86
7.3.4.6 Tilldelning av tjänst 86
7.3.5 Spår för uppställning 87
7.3.5.1 Allmän information 87
7.3.5.2 Tjänster 87
7.3.5.3 Beskrivning av anläggning 87
7.3.5.4 Avgifter 88
7.3.5.5 Villkor för tillträde 88
7.3.5.6 Tilldelning av tjänst 88
7.3.6 Underhållsanläggningar 88
7.3.7 Andra tekniska anläggningar 89

7.3.7.1 Allmän information 89
7.3.7.2 Tjänster 89
7.3.7.3 Beskrivning av anläggning 89
7.3.7.4 Avgifter 89
7.3.7.5 Villkor för tillträde 89
7.3.7.6 Tilldelning av tjänst 89
7.3.8 Havs- och inlandshamnsanläggningar 90
7.3.9 Undsättningshjälpmedel 90
7.3.9.1 Allmän information 90
7.3.9.2 Tjänster 90
7.3.9.3 Beskrivning av anläggning 90
7.3.9.4 Avgifter 90
7.3.9.5 Villkor för tillträde 91
7.3.9.6 Tilldelning av tjänst 91
7.3.10 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle 91
7.3.11 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon 91
7.3.11.1 Allmän information 91
7.3.11.2 Tjänster 91
7.3.11.3 Beskrivning av anläggning 91
7.3.11.4 Avgifter 91
7.3.11.5 Villkor för tillträde 92
7.3.11.6 Tilldelning av tjänst 92

8. TRAFIKVERKETS ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR 93

8.1 TRAFIKERINGSAVTAL 93
8.2 ALLMÄNT 93
8.3 PARTERNAS PRESTATIONER 93
8.3.1 Trafikverkets leverans 93
8.3.2 Avtalspartens användning 94
8.3.3 Bärgningsresurs före användning 94
8.3.4 Betalning för tjänst 94
8.3.5 Miljöansvar 94
8.4 AVVIKELSER FRÅN AVTAL 95
8.4.1 Boknings- och kvalitetsavgift vid avvikelse 95
8.5 AVHJÄLPANDE AV AVVIKELSER 95
8.5.1 I samverkan och i dialog 95
8.5.2 Informera vid avvikelser och fel 95
8.5.3 Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik 96
8.5.4 Inställelsetid 96
8.5.5 Vid olycka 96
8.5.6 Resurser vid röjning 96
8.5.7 Ersättning vid röjning 97
8.6 ERSÄTTNINGSANSVAR 97
8.6.1 Allmänt 97
8.6.2 Vållande till skada 97
8.6.3 Medvållande till skada 98
8.6.4 Ersättningsbelopp 98
8.6.5 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man 98
8.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift 99
8.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning 99
8.6.8 Underlag för skadeutredning 99
8.6.9 Tidsfrist för krav på ersättning 99
8.6.10 Påvisande av vårdslöshet 100
8.6.11 Orsak till skada 100
8.7 BEFRIELSEGRUNDER 100
8.7.1 Informera om befrielsegrund 100
8.7.2 Statens rätt att använda järnvägen 100

8.8 AVTALETS GILTIGHET 100
8.8.1 Trafikeringsavtal 100
8.8.2 Uppsägning vid kontraktsbrott 100
8.8.3 Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd 101
8.9 TVIST 101
8.9.1 Samrådsorgan i första hand 101
8.10 VISSA INTERNATIONELLA TRANSPORTER 101
8.10.1 Regler enligt COTIF 101
8.11 ANSVAR FÖR EKONOMISK SKADA 101

Förteckning över de bilagor som ingår i järnvägsnätsbeskrivningen

Bilaga 1 A – Kontakter

Bilaga 1 B – Avgifter för tjänster

Bilaga 2 A – Möteslängder och plattformar

Bilaga 2 B – Banstandarddata

Bilaga 2 C – STH per sträcka

Bilaga 2 D – Lutningar per stråk

Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan

Bilaga 3 A – Styrande dokument

Bilaga 4 A – Bevakning av trafikplatser

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

Bilaga 4 C – Trafikkalender

Bilaga 4 D – Konstruktionsförutsättningar

Bilaga 4 E – Trångsektorsplaner

Bilaga 4 F – Kapacitetsplaner

Bilaga 5 B – Orsakskoder

Bilaga 5 C – Schabloner och beräkningsexempel elkostnad

Bilaga 6 A – Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

Bilaga 6 B – Rutiner vid evakuering och röjning

Bilaga 6 C – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

Bilaga 7 A – Tillgängliga spår för uppställning

Bilaga 8 A – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Bilaga 8 B – Hantering vid skadereglering

Förkortningar och definitioner

Förkortningar

COTIF: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

ERTMS: European Rail Traffic Management System

ETCS: European Train Control System

EU: Europeiska unionen

GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway

NJDB: Nationell järnvägsdatabas

OSS: One-Stop Shop

RNE: RailNetEurope

STAX: största tillåtna axellast

STH: största tillåtna hastighet

STVM: största tillåtna vikt per meter

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

TDOK: Trafikverksdokument

TTJ: Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg

TSD: tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Definitioner

Följande definitioner används i detta dokument och nedan anges källhänvisningar.

I) Trafikverksbegrepp

II) Trafikbestämmelser för järnväg (TTJ modul 1), Trafikverkets TDOK 2015:0309

III) Direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet)

IV) Järnvägsmarknadslag (2022:365)

Avtalat tågläge [I]: Ett tilldelat tågläge som är fastställt i ett avtal.

Avtalskund [I]: De som köper rätt att köra på järnväg och leverera tjänster åt resenärer och godstransportköpare.

Avvikelsemeddelande [I]: Meddelande från Trafikverket om ändring eller komplettering av information i järnvägsnätsbeskrivningen.

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

Bärgning [I]: Åtgärder efter avslutad röjning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.

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

Driftplats [II]: Ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarerare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

Färdplan [I]: Specifik produktionslösning av ett tågläge, det vill säga hur ett tågläge är tänkt att produceras.

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

Infrastrukturkapacitet [III]: Möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.

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

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

Kapacitetsplan [I]: 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 [I]: Bana uppbyggd av linjer och driftplatser som är kodifierade. En bana kodifieras utifrån kodifieringsklassen för den last som får framföras utan restriktion.

Kodifierad transport [I]: 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. Om den planerade sträckan har samma kodifieringsklass som lasten eller högre, kan kodifierad transport genomföras.

Kvalitetsavgift [I]: Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Körplan [II]: Plan som anger tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra nödvändiga uppgifter.

Merförsening [I]: Försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets järnvägsnät.

Orsakskod [I]: Kod som beskriver orsak till avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Fastställd tågplan [I)]: Tilldelad kapacitet för ansökningar inkomna senast vid sista dag för ansökan om tågläge och tjänster till tågplan.

Produktionsplan [I)]: Sammanställning av alla planerade tjänster och kapaciteter och hur de planeras att produceras. Planen finns både som en preliminär version och en publicerad eller fastställd version.

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

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

Röjning [I)]: Åtgärder vid haveri, olycka eller avslutad räddning i syfte att undanröja hinder för att få spår trafikerbart.

Specialtransport [I)]: Transport som avviker från de krav eller förutsättningar som anges i kapitel 2 men som får genomföras enligt villkor som beslutas av Trafikverket.

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

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

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

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

Tilldelat tågläge [I)]: 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 [I)]: Tjänster som ingår antingen i tjänstekategorin minimipaketet av tillträdestjänster (tåglägen) eller i tjänstekategorin grundläggande tjänster.

Trafikeringsavtal [I)]: 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 [I)]: Den järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som tillhör staten och förvaltas av Trafikverket.

Trafikorganisatör: 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 trafikorganisatör.

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

Transportör [1]: Det järnvägsföretag med vilket resenären eller avsändaren har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.

Transportvillkor [1]: De särskilda villkor som gäller för framförande av specialtransport.

Transporttillstånd [1]: Tillstånd att få genomföra specialtransport med omfattande villkor.

Tågbildningsplats [1]: 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 [1]: 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 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 (2015:953) om kollektivtrafikresenärens rättigheter
- lag (2006:263) om transport av farligt gods
- förordning (2006:311) om transport av farligt gods
- lag (2011:725) om behörighet för lokförare
- förordning (2011:728) om behörighet för lokförare
- Regeringens proposition 2021/22:83 Fjärde järnvägspaketet

- Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster (TSFS 2022:32)

1. Allmän information

1.1 Inledning

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

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

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

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

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

1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

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

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

1.3 Rättslig grund

1.3.1 Rättslig status

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

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

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

1.3.2 Juridisk status och ansvar

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

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

1.3.2.1 Allmänna anmärkningar

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet. Hur en sådan anmälan görs beskrivs på https://bransch.trafikverket.se/jnb . På webbsidan – gå vidare till rubriken *Trafikverkets kontaktregister för inbjudan till samråd av JNB*, som finns i kolumnen till höger.

1.3.3 Prövning

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

1.4 Struktur

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

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer den struktur som antagits av de europeiska infrastrukturförvaltare som tillhör 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 2026:

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

1.5.2 Avvikelser

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

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

1.5.3 Publicering

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

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

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

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

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

1.6 Kontakter

Se bilaga 1 A, Kontakter.

1.7 Samarbete mellan europeiska infrastrukturförvaltare

1.7.1 Godskorridorer

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

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

För mer information: www.scanmedfreight.eu

1.7.1.1 Corridor One-Stop Shop

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

För gränsöverskridande trafik i korridoren erbjuder C-OSS:

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

1.7.2 RailNetEurope

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

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

Mer information finns på RNE:s webbplats (rne.eu).

1.7.2.1 Nationell One-Stop Shop

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

Den OSS som kontaktas samarbetar tätt med berörda infrastrukturförvaltare och

- erbjuder den sökande stöd och information för infrastrukturförvaltarnas hela produkt- och servicekedja

- erbjuder information för att den sökande ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE

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

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

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

2. Infrastruktur

2.1 Inledning

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

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

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

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

2.2 Järnvägsnätets omfattning

2.2.1 Gränser

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

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+573: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Haparanda södra, km 86+014: Finland, förvaltare Trafikledsverket/Väylävirasto
- Storlien, gränsen, km 751+825: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Charlottenberg, gränsen, km 438+820: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Kornsjö, gränsen, km 63+575: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Lernacken, km 281+810: Öresundsbron/Danmark, förvaltare Øresundsbro Konsortiet.

2.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

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

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

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

2.3 Beskrivning av infrastrukturen

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

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

2.3.1 Spårtyper

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

2.3.2 Spårvidd

Nominell spårvidd på Trafikverkets järnvägsnät är 1 435 mm. Inom driftplats Västervik finns anslutningsspår vid hållställe Jenny från smalspårsbanan mot Verkebäck. Spårvidden är 891 mm och spåret löper cirka 4 km som ett så kallat treskensspår 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

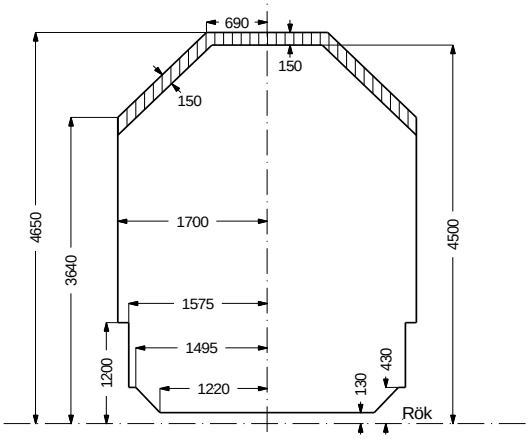
Referensprofil är det utrymme i sid- och höjdled inom vilken last och fordon ska rymmas. Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonsstorlek, se vidare Bilaga 7 i *TRVINFRA-00398 v. 1.0 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 begränsningar för nuvarande trafik, förutom på bandel 641 mellan Mölnlycke och Rävlanda. Där bedöms fordonstyperna ER1 och X40 inte kunna trafikera, eftersom det skulle innebära överhängande risk för elektriskt överslag.

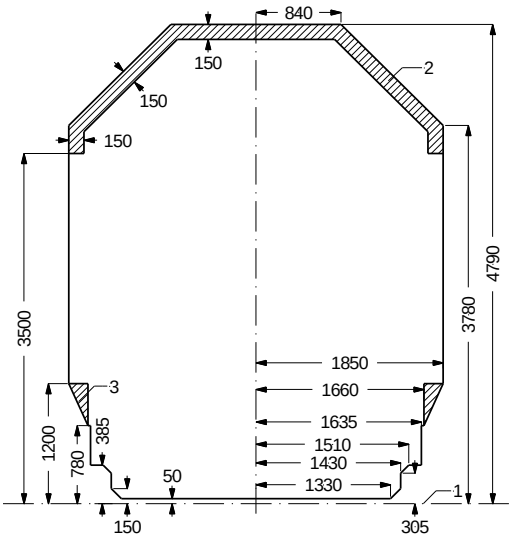
Dynamisk referensprofil SEc är en utökad profil som införs på nya linjer. Tills vidare kan fordon dimensionerade enligt Dynamisk referensprofil SEc endast framföras på vissa linjer

som specialtransport, se avsnitt 5.4.2. Fordon med tillhörande last som inte är godkända vare sig enligt den statiska beräkningsmetoden med Statisk referensprofil A eller enligt den dynamiska beräkningsmetoden med Dynamisk referensprofil Sea, får bara framföras som specialtransport, med undantag för kodifierade transporter.

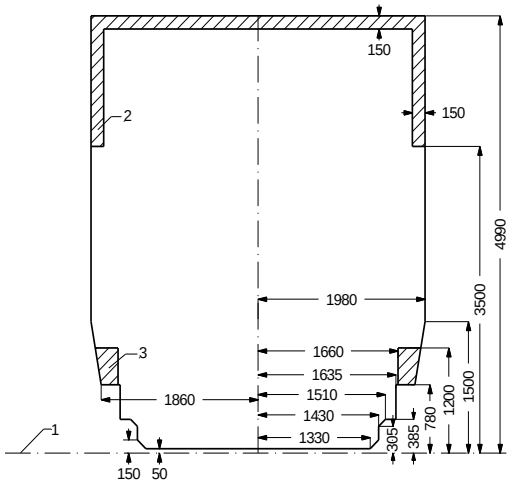
De kinematiska europeiska profilerna G1, G2, GA och GB samt den nationella profilen NO1 inryms i Dynamisk referensprofil SEa. Den kinematiska europeiska profilen GC inryms i Dynamisk referensprofil SEc. Se nedan för gällande mått för respektive svensk referensprofil.



Figur 2.1 Statisk referensprofil A



Figur 2.2 Dynamisk referensprofil SEa



Figur 2.3 Dynamisk referensprofil SEc

Övre begränsningslinjerna (mått i mm):
2.1 Räl överkant (RÖK).
2.2 Zon inom vilken spänningsförande delar inte får placeras.
2.3 Fordon som ska tillåtas trafikera spår invid lastkajer får inte utnyttja detta område.

Bandelar med icke-normenlig kontakttrådshöjd

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

Tabell 2.1

2.3.5 Banans bärförmåga

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

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

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

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

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

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

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

2.3.6 Lutningar

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

2.3.7 Största tillåtna hastighet

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

För detaljerad information om hastigheter hänvisas till underlag till linjeboken, avdelning D, linjebeskrivningen, på Trafikverkets webbplats.

2.3.8 Maximal tåglängd

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

2.3.9 Kraftförsörjning

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

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

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

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

2.3.10 Signalsystem

Se avsnitten om trafikeringssystem och kommunikationssystem nedan.

Karttjänsten visar vilka trafikeringssystem som gäller för de olika bansträckorna.

2.3.11 Trafikeringssystem

Trafikeringssystemet 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 trafikeringssystem 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.

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

2.3.12 Kommunikationssystem

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

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

2.3.13 Tågskyddssystem

2.3.13.1 ATC

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

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

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ATC.

2.3.13.2 ETCS

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

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

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

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

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

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

Undantag från krav på ETCS-utrustning

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

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

Abonnemang

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

Abonnemang MobiSIR

Tidplan

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

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

Support och stöd

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

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ETCS.

2.3.14 Andra tekniska anläggningar

Detektorer

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

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

Anläggningen är också utrustad med RFID-läsare för passagedetektering av fordon. Karttjänsten visar var detektorerna finns och vilken funktion de har. Dessa uppgifter finns även i bilaga 2 B. Se även avsnitt 5.5.2 och 6.4.1.

2.4 Trafikrestriktioner

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

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

2.4.1 Särskild infrastruktur

2.4.1.1 Sträckor reserverade för persontrafik

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

- (Kattarp)–Helsingborgs central [avser järnvägstunnel *Helsingborg*]

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

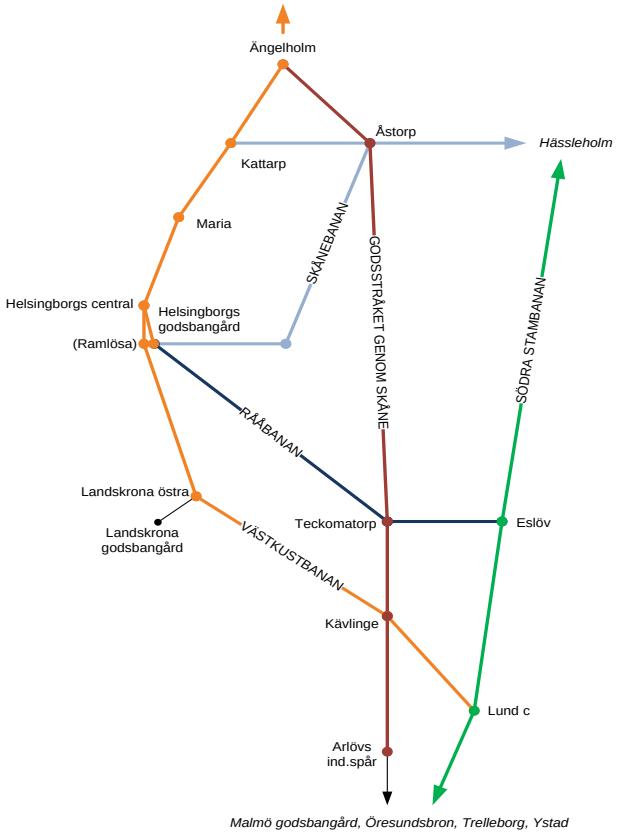
För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

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

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

Alternativa sträckor för godstrafik:

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



Figur 2.4 Översiktlig spårskiss för alternativa järnvägar i Skåne.

2.4.1.2 Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

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

- Järnvägstunnel Citybanan (Stockholms södra)–(Tomteboda övre) via Stockholm City.
- Innerspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomteboda övre–Skavstaby/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 resandeutbyte på Stockholm Odenplan och Stockholm City, eftersom stationerna har plattformsavskiljande dörrar).

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

Alternativa sträckor för godstrafik:

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

2.4.1.3 Sträcka reserverad för godstrafik

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

- (Göteborg Kville)–Göteborg Skandiahamnen

För trafikering av denna sträcka gäller följande förutsättning:

- Resande får inte medfölja.

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

2.4.1.4 Sträckor med särskilda förutsättningar

Bana eller sträcka där beslut om upphört underhåll har fattats

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

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

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Sträcka med upphört underhåll
136 (Morjärv)–Karungi–(Haparanda södra)	(Morjärv)–Karungi–(Haparanda södra)
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
964 (Östervärn)–Brågarp	(Östervärn)–Brågarp

Tabell 2.2

Banor och sträckor känsliga för omfattande trafikökningar

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

Bandelsnummer och geografisk utbredning	Berörd sträcka
149 (Mellansel)–(Örnsköldsvik)	
152 (Hällnäs)–(Storuman)	
153 (Forsmo)–(Hoting)	
334 (Falun central)-Grycksbo	
340 (Fagersta)–(Ludvika)	
361 (Mora)–Lomsmyren	
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad	(Kristinehamn)–(Storfors) och (Daglösen)–Filipstad
371 (Mora)–Märbäck	
376 (Repbäcken)–Malung	
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)	"Silverhöjdsspåret" (Grängesberg)–(Ställdalen)
393 Bofors–(Strömtorp)	
435 (Örbyhus)–Hallstavik	
452 (Folkesta)–(Nybybruk)	
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)	(Forsheda)–(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)–(Pauliström)	
875 (Blomstermåla)–(Berga)	
876 (Kalmar S)–Blomstermåla	
877 (Mönsterås bruk)–Mönsterås–(Blomstermåla)	
952 (Kristianstad)–Åhus	

Tabell 2.3

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

Om ansökningar om kapacitet inkommer för sträckor som inte är trafikerade eller där underhållet upphört, genomför Trafikverket en besiktning för att fastställa banans standard.

Trafikverket meddelar därefter den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla, om beslut fattas om att iordningställa banan för trafik.

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

Bana eller sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering
Nedan beskrivs de sträckor som på grund av brister i anläggningen är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet. Detta kan gälla under hela året eller vissa delar av året. Här beskrivs också de sträckor som under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod är avstängda för trafikering på grund av omfattande upprustning.

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

Tabell 2.4

Bandel 552 Mariestad–Håkantorp
Hastigheten är nedsatt till 80 km/tim på följande sträckor:

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

2.4.2 Miljörestriktioner

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

- Östervärn–Fosieby–Lockarp (Kontinentalbanan).

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

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)
- (Stockholms södra)–Stockholm City–(Tomteboda övre).

I undantagsfall kan dispens ges för tillfällig transport med farligt gods, om det skulle finnas ett ofrånkomligt behov av en sådan transport. För järnvägstunneln *Citytunneln* gäller att Länsstyrelsen i Skåne län, efter samråd med Myndigheten för civilt försvar (MCF), 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. Tågen ska vara utformade med nödbromsblockering, brandlarm (som vid detekterad brand överför larm till personal eller tågförare) och interna kommunikationssystem som möjliggör kommunikation mellan tågförare och ombordpersonal. Godståg, sovvagnståg och förbränningsmotordrivna tåg för persontrafik får endast trafikera anläggningen i undantagsfall och efter särskild dispens.
- Järnvägstunnel *Citybanan* får endast trafikeras av rullande materiel för persontrafik, närmare bestämt pendeltåg av typer som uppfyller krav på brandskydd i tillämpliga TSD:er. Andra typer av rullande materiel för såväl person- som godstrafik får framföras endast i undantagsfall och först efter godkänd dispens.

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

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

603 Göteborg Kville–Göteborg Skandiahamnen	Pölsebo	Krokängstunneln			

Tabell 2.5

2.4.5 Brorestriktioner

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

2.5 Infrastrukturens tillgänglighet

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

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

2.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

Den planerade utvecklingen av infrastrukturen framgår av följande dokument:

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

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

Information om större förändringar som innebär förändrad funktion i infrastrukturen under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetstid finns på Trafikverkets webbplats.

3. Villkor för tillträde och trafikering

3.1 Inledning

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

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

3.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Trafikverkets tjänsteutbud riktar sig till järnvägsföretag och andra sökande.

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

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

3.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

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

3.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

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

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

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

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

3.2.3 Tillstånd

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

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

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

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

3.2.3.1 Omprövning och återkallelse av tillstånd

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

3.2.3.2 Säkerhetsstyrningssystem

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

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

Insatskort för nödsituationer

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

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

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

Insatskort ska lämnas om en helt ny fordonstyp ska tas i trafik eller om fordon byggs om, så att tidigare information i ett redan lämnat insatskort förändras. På Trafikverkets hemsida finns en vägledning som anger förslag på lämpligt innehåll och en mall för utformning av insatskortet. Korten ska sändas till MCF på adressen rib@mcf.se.

3.2.4 Gemensamt säkerhetsintyg

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

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

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

3.2.5 Försäkring

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

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

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

3.3 Avtal för användande av Trafikverkets tjänster

3.3.1 Ramavtal

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

Trafikverket tecknar för närvarande inte ramavtal.

3.3.2 Trafikeringsavtal med järnvägsföretag

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

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

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

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

De tjänster som inte regleras i trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

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

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

Mallar för trafikeringsavtal finns på Trafikverkets webbplats.

3.3.3 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag

Trafikverket erbjuder andra sökande än järnvägsföretag att teckna 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 finns på Trafikverkets webbplats.

3.3.4 Allmänna avtalsvillkor

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

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

3.4 Särskilda tillträdeskrav

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

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

Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats.

3.4.1 Godkännandeprocess för fordon

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

Det finns undantag från kravet på godkännande. Dokument som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats.

3.4.1.1 Kommunikationssystem GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD ”Trafikstyrning och signalering” samt EIRENE[1]-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.

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.

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

- För CAB-radio
    - 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 skyddsfilter eller en kombination av dessa.
      Utan ovanstående skydd för CAB-radio ombord får ett fordon inte trafikera det svenska järnvägssystemet.
- 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.

[1] EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

3.4.2 Behörighetskrav för operativ personal

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

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

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

För vistelse på bangård med nödlägesplan krävs bland annat ID06-behörighetskort och utbildning i nödlägesplan, se TDOK 2013:0657 *Ordnings- och skyddsregler för bangårdar*. Trafikverket har fattat beslut om ett tidsbegränsat undantag från kravet på ID06 på vissa bangårdar för vissa utländska järnvägsföretag (TRV 2019/94575) som gäller till 2028-12-31.

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 civilt försvar (MCF) föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg https://www.mcf.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 MCF: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 1.1.

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

3.4.5 Provkörning

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

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

3.5 Krav på ETCS-utrustning

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

3.5.1 Krav på ERTMS-kryptonycklar

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

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

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

4. Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

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

4.2 Generell processbeskrivning

Processen för tilldelning av kapacitet delas in i

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

4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

4.2.1.1 Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

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

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

4.2.1.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

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

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

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

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

Se även avsnitt 4.10.

4.2.1.3 Trångsektorsplaner

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

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

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

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

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

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

Se bilaga 4 E.

4.2.1.4 Behov av tjänst på trafikplatser

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.1.5 Vägledande principer vid intressekonflikter på trafikplatser

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Ansökan om kapacitet

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

För ansökan krävs från och med 1 januari 2026 en giltig organisationskod (Organisation Code). Organisationskod tilldelas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och ersätter den company code som tidigare tilldelats av UIC.

Ingen automatisk migrering sker. Sökande ansvarar för att korrekt organisationskod finns i enlighet med ERA:s instruktioner för migrering från company code till organisationskod. Detta innebär att sökande ska:

- kontrollera om organisationskod finns och överensstämmer med befintlig company code,
- ansöka om organisationskod om sådan saknas,
- vid behov korrigera organisationskod så att den överensstämmer med tidigare company code, eller
- ansöka om organisationskod om varken company code eller organisationskod finns.

Ansökan om och hantering av organisationskod sker via ERA:s organisation code register (OCR).

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 https://rne.eu/it/products/pcs/ (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 https://rne.eu/it/products/pcs/.

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 bromsprovanläggningen i Skandiahamnen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

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

4.2.3 Återtagande av ansökan

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

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

4.2.4 Förslag till tågplan

Förslag till tågplan innehåller fördelning av kapacitet utifrån

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

I samband med förslag till tågplan redovisar Trafikverket även

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

När förslag till tågplan tas fram kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande. Kapacitet för internationell trafik inklusive gränspassager koordineras av Trafikverket

genom avstämningar med infrastrukturförvaltare i berörda länder innan förslag till tågplan publiceras.

4.2.4.1 Sökandes yttranden över förslag till tågplan

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

Synpunkter kan vara

- generella, det vill säga 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 tåglängd eller vagnvikt eller lägre hastighet än ansökt
- önskemål om förändring av fordonstyp eller tågsammansättning som innebär att den föreslagna färdplanen inte kan upprätthållas
- önskemål om fler eller andra gångdagar än ansökt
- önskemål om ändrade tider från ansökan.

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

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

4.3 Kapacitetstilldelning vid tillfälliga kapacitetsbegränsningar

4.3.1 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

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

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

Tabell 4.1 Klassificering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Mer information om aktuella tillfälliga kapacitetsbegränsningar finns på Trafikverkets webbplats.

4.3.2 Tidpunkter och information till sökande

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

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

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

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

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

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

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

Se även avsnitt 4.8.2.

4.3.3 Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

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

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, bland annat när det gäller framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster ska vara anpassade efter utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, om inte Trafikverket har angett något annat. Om en utpekad tillfällig kapacitetsbegränsning exempelvis orsakar trafikavbrott på ordinarie väg mellan två driftplatser, det vill säga den väg som sökande önskar framföra tåget på majoriteten av dess gångdagar, så måste den sökande ansöka om ett omledningsläge för att kunna framföra tåget mellan dessa två driftplatser då den utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningen pågår.

Utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar publiceras på Trafikverkets webbplats.

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

4.3.4 Kapacitetsplaner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- utbud
    - Utbud avser hur mycket trafik med olika tågtyper som bedrivs på den aktuella platsen eller sträckan. Syftet är att säkerställa att de olika typerna av trafik kan bedrivas även när kapaciteten är reducerad. Detta görs som en bedömning med utgångspunkt från hur trafiken erfarenhetsmässigt normalt ser ut, kompletterat med eventuell annan kunskap om trafikens utveckling. Det antal tåg som körs reduceras till en kombination av tågtyper som gör att det transportbehov som normalt uppfylls också kan upprätthållas, om än i begränsad omfattning. Det innebär också att den tillgängliga kapaciteten kan fördelas olika över dygnets timmar samt veckodagar. Fördelningen samråds med potentiella sökande i samband med att kapacitetsplanen tas fram.
- svårigheter att ersätta med annat trafikslag
    - En annan komponent i bedömningen av vilka tågtyper som ska beredas kapacitet vid den begränsade tillgängligheten är möjligheterna att ersätta en tågtyp på annat sätt. Det kan exempelvis vara förutsättningarna för att
        - ersätta tåg med buss eller annat trafikslag
        - hänvisa resande till annat tåg
        - leda om tåg via andra järnvägssträckor
        - föra över godstransport till annat trafikslag
        - tidigare- eller senarelägga transporter.
- tidskänslighet för olika typer av trafik
    - En tredje komponent är bedömning av hur tidskänsliga 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 inför Tågplan 2026 tagit fram två kapacitetsplaner för kapacitetsbegränsningar som uppfyller kriterierna i punkt 17 i bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU:

- Alingsås–Olskroken
- Malmbanan.

Se bilaga 4 F.

4.3.5 Övriga tillfälliga kapacitetsbegränsningars påverkan på tilldelningsprocessen

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

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

4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.

4.5 Tilldelningsprocess

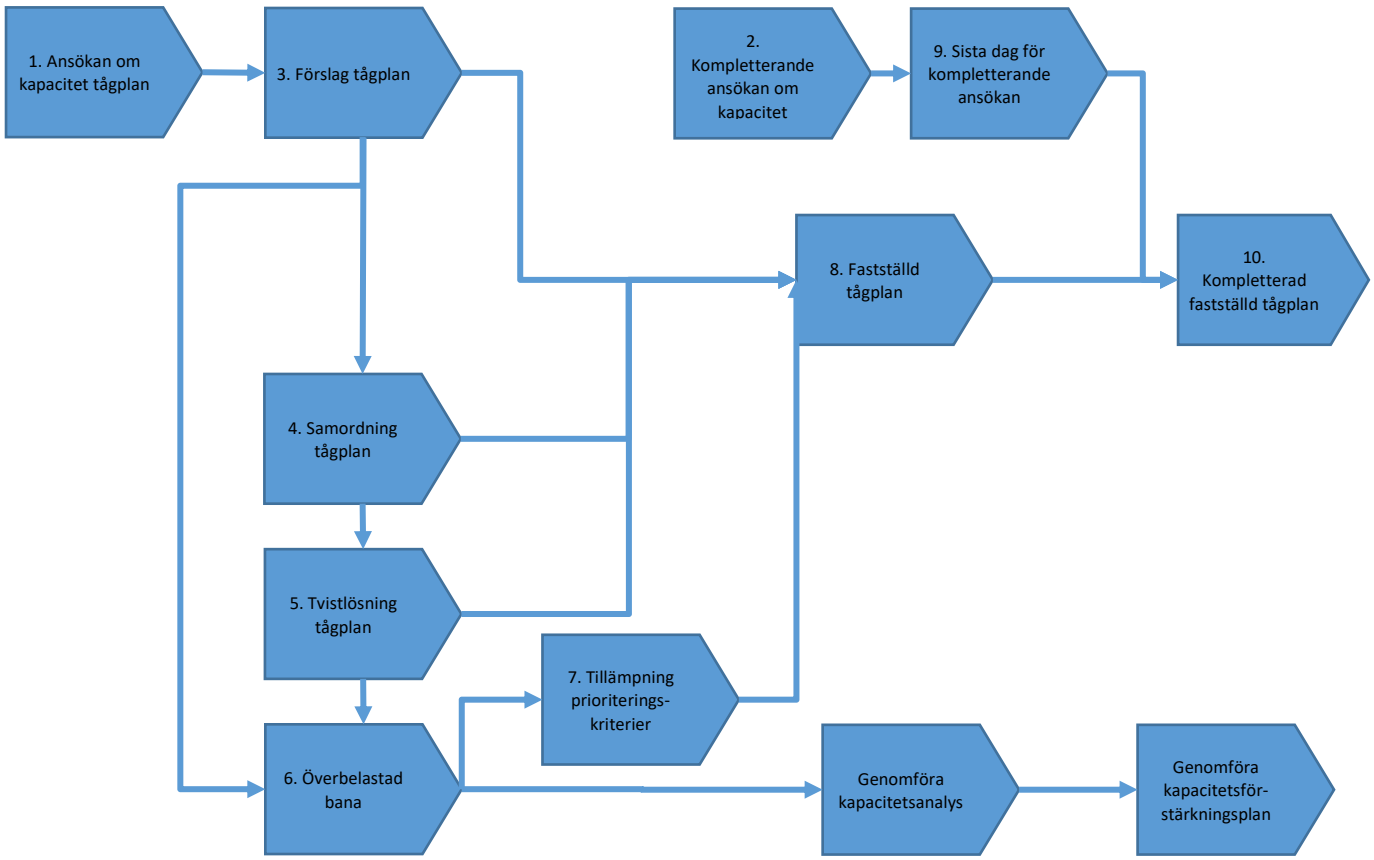
Tidplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	December 2024–juni 2025	Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för Tågplan 2027 och 2028 – för ett ömsesidigt utbyte och för att anpassa trafiken och tillfälliga kapacitetsbegränsningar på bästa sätt.

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	Januari–februari 2025	Tidig dialog: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder till dialog om förutsättningarna inför kommande tågplan. Den tidiga dialogen är ett led i Trafikverkets proaktiva arbete och syftar till att underlätta ansökan till Tågplan 2026.
	2025-01-13	Förplanerade internationella godstågslägen (PaP) för ScanMed Rail Freight Corridor i Tågplan 2026 publiceras.
	2025-02-14	Första datum för ansökan till Tågplan 2026.
1	2025-04-14	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.
2	2025-04-15	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.
	2025-05-12–2025-06-16	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026.
3	2025-07-07	Förslag till Tågplan 2026 publiceras.
	2025-07-08–2025-08-08	Synpunkts- och samordningsperiod för tåglägen och tjänster, Tågplan 2026.
	2025-08-08	Synpunkter på förslag till Tågplan 2026 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 09.00.
	2025-08-25	Fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan för Tågplan 2026.
	2025-08-25	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
4	2025-08-08–2025-09-01	Fortsatt samordningsperiod för Tågplan 2026.
5	2025-09-02	Sista datum för begäran om tvistlösning som avser tåglägen för Tågplan 2026.
	2025-09-15	Sista datum när tvistlösning för Tågplan 2026 ska vara avslutad.
6	2025-09-15	Sista datum för beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
7	2025-09-19	Sista datum för kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2025-09-23	Fastställd Tågplan 2026 publiceras.
	September 2025	Strategisk dialog, 4–6 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera övergripande preliminära tillfälliga kapacitetsbegränsningar för Tågplan 2029, 2030 och 2031.
	2025-10-07	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd tågplan.
	2025-10-13	Reservkapacitet för ScanMed Rail Freight Corridor publiceras.
9	2025-10-13	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2026.

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2025-10-22–2025-11-12	Samrådsperiod för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2027. Gäller även medelstora tillfälliga kapacitetsbegränsningar som påverkar angränsande infrastrukturförvaltare.
10	2025-11-06	Sista datum för Trafikverket att besvara kompletterande ansökningar. Kompletterad fastställd Tågplan 2026 publiceras.
	2025-11-06	Första dag för ad hoc-ansökan som avser Tågplan 2026.
	2025-11-14	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2026.
	2025-11-20	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån kompletterad fastställd tågplan. Gäller sökande som enbart har ansökt om kapacitet i kompletterande ansökan.
	2025-12-12	Publicering och fastställelse av tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor och stor trafikpåverkan för Tågplan 2027. Gäller även medelstora tillfälliga kapacitetsbegränsningar som påverkar angränsande infrastrukturförvaltare.
	2025-12-14	Tågplan 2026 börjar gälla (trafikstart).

Tabell 4.2 Tidplan för tilldelning av kapacitet



Figur 4.1 Processkarta för tilldelning av kapacitet

4.5.1 Tåglägesansökan för årlig tågplan

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

4.5.2 Kompletterande ansökan för årlig tågplan

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

4.5.3 Ad hoc-ansökan

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

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

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

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

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

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

Beroende på kategorisering kommer svar att lämnas enligt följande:

	Ad hoc-ansökan	**Oplanerad ad hoc-ansökan (prioriterad handläggning krävs)**
Enstaka tågläge	Svar inom 5 arbetsdagar	Svar så fort som möjligt, innan trafikstart
Mer än enstaka tågläge	Svar inom 20 arbetsdagar	Ej tillämpbart

Tabell 4.3 Tidsfrister i ad hoc-processen

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

4.5.3.1 Prioriterad handläggning vid oplanerad ad hoc-ansökan

Vid behov av en oplanerad ad hoc-ansökan kompletterar järnvägsföretaget sin ansökan i ansökningssystemet med önskemål om prioriterad handläggning, och begär därmed avsteg från att ansökan hanteras i den ordningsföljd som den har skickats in. Begäran om prioriterad handläggning ska i fritextfältet beskriva orsaken till undantaget, en redogörelse för förutsättningarna och varför det inte varit planeringsbart i tidigare skede.

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

4.5.3.2 Erbjudande

Det är möjligt för Trafikverket att dela upp behovet i flera delerbjudande till sökande. Sökande behöver acceptera eller avböja erbjudande från Trafikverket. Om inget svar lämnas av sökande inom 24 timmar från tidpunkten för erbjudandet så förfaller det. Om sökande har valt autoaccept som svarsalternativ för ansökan i ansökningsportalen kommer ett erbjudande att skickas ut som sökande automatiskt godkänner.

Vid ansökningar om prioriterad handläggning kommer endast autoaccept att kunna användas som svarsalternativ.

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

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

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

4.5.7 Kompletterad fastställd tågplan

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

4.6 Överbelastad infrastruktur

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

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

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

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

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

4.6.1 Tilldelning av kapacitet efter överbelastning

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

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

Tilldelningsbeslutet blir en del av fastställd tågplan.

4.6.2 Kapacitetsanalys

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

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger

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

4.6.3 Kapacitetsförstärkningsplan

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

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

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

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

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

4.7 Specialtransporter och farligt gods

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

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

4.8 Regler efter tilldelningsprocessen

4.8.1 Regler för sökandes ändringar av tågläge

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

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

Tågläge ska dessutom ändras i följande situationer:

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

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

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.8.1.1 Erbjudande

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

Vid förändring av befintligt tågläge behålls den ursprungliga kapaciteten fram tills det att sökande accepterar erbjudandet.

4.8.2 Regler för infrastrukturförvaltarens ändringar av tågläge

4.8.2.1 Revision av tågplan

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

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

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

Trafikverket åtar sig att

- till berörda skicka meddelande om att tågläget inte är tillgängligt och kan behöva justeras
- tillhandahålla lösningsförslag som inkluderar de tåglägen som har meddelats
- ta emot underlag som grund för lösningsförslag, om berörda önskar lämna sådant underlag
- basera lösningsförslagen på de publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningarna
- ta emot och hantera inkomna synpunkter på lösningsförslag, i den mån berörda önskar lämna synpunkter, samt om möjligt uppdatera lösningsförslaget utifrån detta
- skicka ut erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag senast fyra månader innan anpassat tågläge ska trafikera, om inte en skriftlig överenskommelse om kortare tid har träffats med berörda sökande eller en undantagssituation enligt avsnitt 4.3.2 råder.

Järnvägsföretag och trafikorganisatör som berörs av revision åtar sig att

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

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

4.8.2.2 Oacceptabla risker

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

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

4.8.3 Regler för tilldelad kapacitet som inte används

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

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

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

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

4.8.4 Regler för avbokning

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

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

Se information om bokningsavgift i avsnitt 5.6.1.

4.9 Ombearbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess (TTR)

Information om det pågående projektet 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 i enlighet med 7, 8, 9 kap. i järnvägsmarknadslagen (2022:365).

5.2.1 Avgift för användande av den infrastruktur som Trafikverket förvaltar

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

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

Kostnaden är skattad till 0,0152 kronor per bruttotonkilometer plus 3,33 kronor per tågkilometer i prisnivå 2016. Skattningarna framgår av två forskningsrapporter som togs fram av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) år 2018[2]. 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 Øresundsbro 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 5.4 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 100 procent av tåglägesavgiften samt en kostnad om 1 000 kronor. Avgiften gäller för persontrafik, godstrafik och tjänstetåg.

[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 om ansökan görs i ad hoc-processen, se avsnitt 4.5.3.

5.2.7 Avgiftsprinciper för arbetsfordon

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

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

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

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

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

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

5.2.8 Emissioner

Trafikverket samlar in uppgifter om förbrukad mängd drivmedel på uppdrag av Energimyndigheten. Uppgifter om antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller antal kubikmeter förbrukat gasformigt drivmedel per fordonskategori eller fordonsindivid, måste därför rapporteras av järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Uppgifter ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och

trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på Trafikverkets webbplats. Inloggning med behörighet krävs.

5.2.9 Moms

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

5.2.10 Priser för internationella tåglägen

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

Mer information finns på https://rne.eu/it/products/cis/ eller kan beställas via RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

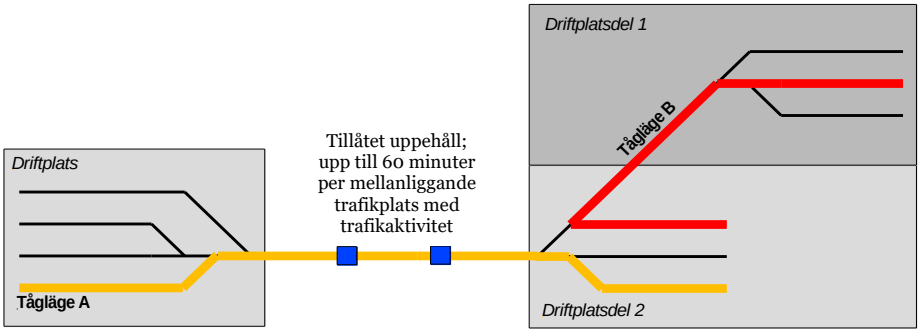
Trafikverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten tågläge, som finns i följande alternativ:

- 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 punkten Trafikledning ovan) som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik som kapacitet har tilldelats för. För detaljerad information, se avsnitt 5.3.4.1.

För information om operativa regler, se kapitel 6.

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

5.3.1 Tågläge för godstrafik

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

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

5.3.2 Tågläge för tjänstetåg

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

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

5.3.3 Tågläge för persontrafik

Tågläge för persontrafik avser transport av resenärer.

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

5.3.4 Trafikinformation

5.3.4.1 Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer

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

Där det är tekniskt möjligt omfattas följande information:

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

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

5.3.4.2 Trafikinformation till resenärer

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

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

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

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

1. annonserat tågnummer
2. annonserad start- och slutstation
3. via-stationer, som är avgörande för resrutten
4. sökande eller tåglägesinnehavare
5. trafikoperatör
6. annonserade ankomst- och avgångstider på platser med resandeutbyte

7. aktuellt ankomst- och avgångsspår på platser med resandeutbyte
8. beräkning av ankomst- och avgångstid för tåg som är 5 minuter försenat eller mer (jämfört med körplan). Om orsaken till förseningen är känd lämnas den vid förseningar på 10 minuter eller mer.
9. samlad information med orsak och prognos för händelser som ger trafikpåverkan på flera tåg.

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

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

- 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 hållplatslägen för ersättningstrafik för tåg, vid respektive järnvägsstation. Hållplatslägena ska beskrivas med geografisk placering (hållplatsläge, gatuadress eller annat tydligt kännetecken). Om hållplatsläget har en beteckning, till exempel hållplatsläge A, ska även

detta anges i beskrivningen. Det ska framgå vilken hållplats, vilket trafikupplägg, vilken sökande/trafikoperatör som avses, samt i förekommande fall vilken riktning/destination som ersättningstrafiken gäller. Uppgifterna om hållplatser för ersättningstrafik används för uppdatering av fast skyltning samt i Trafikverkets annonseringssystem, om förutsättningar finns för att leverera även dynamisk trafikinformation om hållplatsläget.

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

5.3.5 Avgiftssystem minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

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

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

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

Spåravgift
Marginalkostnader för underhåll och reinvesteringar i spåranläggningen tas ut som spåravgift. Kostnaderna för underhåll har ett orsakssamband med tågens bruttovikt och tågens genomsnittliga axellast. Sambandet innebär att underhållskostnaderna ökar med tågens medelvikt per axel[3]. 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:

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

Det betyder att man summerar tjänstevikten som angetts för varje drivfordon, manövervagn 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 5.1 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 5.1

Tåglägesavgift
Marginalkostnader för underhåll och reinvesteringar i elanläggningen, signalanläggningen och övriga anläggningsdelar som inte är spåranläggning, tas ut som tåglägesavgift. Tåglägesavgiften baseras på tågkilometer. Tillsammans med spåravgiften speglar tåglägesavgiften järnvägstrafikens marginalkostnader – de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

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

5.3.6 Avgifter minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)

5.3.6.1 Spåravgift

Spåravgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.2 Tåglägesavgift

Tåglägesavgifter framgår av bilaga 1 B.

5.3.6.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Passageavgift framgår av bilaga 1 B.

5.4 Tilläggstjänster och avgifter

5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

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

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

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

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

De ursprungsgarantier som finns att välja mellan är

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

Beställning görs via en blankett som beställs hos och skickas tillbaka ifylld till elhandel@trafikverket.se. På denna adress går det också att få ytterligare information. Blanketten ska skickas in även för att aktivt välja bort ursprungsgarantier. Beställningen är bindande för det kommande året (år 1) och ska skickas in senast 31 december året före förbrukningen. På blanketten anger järnvägsföretag och trafikoperatörer även det takpris de är villiga att betala. Om takpriset 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 2026 köpa elcertifikat motsvarande 32,3 procent av sin förbrukning. Trafikverket köper in och tillhandahåller elcertifikat till de järnvägsföretag och trafikoperatörer som förbrukar drivmotorström samt el vid uppställning.

5.4.1.1 Avgift, tillhandahållande av drivmotorström

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

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

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

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

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

Fordon med Trafikverkets energimätare

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

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

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

Fordon med energimätare som uppfyller TSD 1302/2014

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

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

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

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

Om mätdata saknas hanteras debiteringen som för fordon utan energimätare.

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

Uppgifter om antal förbrukade kilowattimmar enligt mätarställning per fordonstyp ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll.

Fordon utan energimätare
De järnvägsföretag som inte har någon energimätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete[4] 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 banans kodifieringsklass enligt IRS 50596-6 (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

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

- har buffertöverhäng på minst 2,5 m från yttre hjulaxel för boggivagn eller minst 3,5 meter för 2-axlig vagn (gäller inte RIV/TEN-märkta vagnar)
- är särskilt effektkrävande, det vill säga har en vagnvikt på mer än 2 400 ton och har 3 lok eller fler (med uppfälld strömavtagare).

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

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

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

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

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

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

5.4.2.1 *Transportvillkor*

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

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

Ansökan om transportvillkor för specialtransport ska göras via det it-stöd som finns på Trafikverkets webbplats.

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

Transportvillkor handläggs endast dagtid helgfri måndag–fredag. Handläggningstiden är normalt 5 arbetsdagar, men för tunga transporter tillkommer 10 arbetsdagar. Under veckorna 26–33 samt över jul och nyår kan handläggningstiden vara längre. Extraordinära profil- och linjekategoriöverskridande transporter kan kräva ännu längre handläggningstid.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till en 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. 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.

Det är inte tillåtet att i samma tågläge framföra kodifierad transport och specialtransport, eller att växla mellan dessa transporttyper.

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 när 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 5.2

Inga avgifter i tabell 5.2 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 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-tagg monterad på fordonet.

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

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

5.5.2.1 Avgift, tillgång till utökad detektorinformation

Tjänsten *tillgång till utökad detektorinformation* är avgiftsfri.

5.5.3 Provkörning

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

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

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

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

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

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

5.5.3.1 Avgift, villkor för provkörning av fordon

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

Tabell 5.3

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

5.6 Andra avgiftsincitament

5.6.1 Bokningsavgift

En bokningsavgift tas ut för tilldelad tågläges kapacitet när ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör 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 tas följande bokningsavgifter ut:

Tidsperioder	**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 5.4

* 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 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 avbokningar som sker mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation, då en bokningsavgift på 500 kronor tas ut.
Museitrafik som är bokad och tilldelad i årlig tågplan ska betala både den fasta och den rörliga delen av bokningsavgiften.
Tjänstetåg omfattas inte av bokningsavgiften.

5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

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

5.7.1 Allmänna principer

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

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

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan inte ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för en avvikelse om de inte begärt förnyad bedömning av orsakskod enligt avsnitt 5.7.6.

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 5.5

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 5.6

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen med kvalitetsavgifter.

5.7.3 Kvalitetsavgift för inställda tåg

Enkelriktad modell

Kvalitetsavgiften betalas ut för orsaker som Trafikverket är direkt ansvarigt för och som registrerats med orsakskod driftledning (D), infrastruktur (I) och banarbete-förändrat/nytillkommet (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
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
Mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation	1000 kr + 20 kr/km per inställt tåg

Tabell 5.7

Kvalitetsavgifter beräknas på det planerade tåglägets ändrade eller inställda sträcka.

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.

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

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

5.7.4 Rapportering av avvikelser

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

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

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

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

5.7.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

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

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

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

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

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

5.7.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i avsnitt 5.7.6 benämnda avtalspart) kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av orsakskod till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening eller inställelse.

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

Begäran ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats.

5.7.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i avsnitt 5.7.6 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 5.7.6.3.

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).

Kalenderdag	Processteg	Händelse/aktivitet
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 låses 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 5.7.6.3.
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 fortfarande 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 5.7.6.3.

Tabell 5.8

Kontaktuppgifter se bilaga 1 A, avsnitt 8.1.

5.7.6.2 Inställda tåg

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

BRIO ska innehålla förslag på ny orsakskod på nivå 1.

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

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

Kontaktuppgifter, se bilaga 1 A, avsnitt 8.2.

5.7.6.3 Tvistlösning

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

Tvistlösningsfunktionen fattar samtliga beslut i tvistlösningsprocessen.

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

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

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

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

Tvistlösningsfunktionen fattar beslut utifrån tillgänglig information och genomförd utredning.

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

Om begäran om tvistlösning inkommit under dag som inte är arbetsdag betraktas den som inkommen arbetsdag 0.

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 5.9

Kontaktuppgifter se bilaga 1 A avsnitt 8.3.

5.8 Förändringar av avgifter

Avgifterna gäller som huvudregel under hela tågplanen. Eventuella förändringar görs med minst tre månaders framförhållning.

Omräknade tågläges- och spåravgifter planeras att införas från och med tågplan 2028, i linje med den nya modell för marginalkostnadsprissättning som Trafikverket har kommunicerat[5]. Förändringen innebär generellt lägre avgifter för godstrafik och högre avgifter för persontrafik jämfört med dagens nivåer, och att dagens differentiering efter tågens medelaxellast tas bort.

Trafikverket fortsätter att se över möjligheterna att differentiera avgifterna efter fordonsegenskaper samt arbetet med kapacitetsstyrande avgifter. Ytterligare framtida förändringar av avgiftsmodellen kan därför inte uteslutas, om de bedöms bidra till ökad samhällsnytta i transportsystemet.

5.9 Fakturering och betalning

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

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

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars påförs dröjsmålsränta enligt räntelagen. Faktura erbjuds huvudsakligen i elektronisk form[6]. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar. För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall begära en ekonomisk garanti. Den sökande kan uppfylla kravet antingen genom förskottsbetalning eller genom ett kontraktsarrangemang där ett finansinstitut, exempelvis en bank, åtar sig att säkerställa att sådana betalningar betalas när skulden förfaller. Krav på ekonomisk garanti kan bli aktuellt till exempel för företag som har betalningssvårigheter eller som inte skött sina betalningar till Trafikverket på ett tillfredsställande sätt. Om Trafikverket avstår från att kräva ekonomisk garanti kan Trafikverket i stället uppställa andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum.

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

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

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

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

[5] Trafikverket, 2026, Förändrade banavgifter – Underlag för tågplan 2028, Publikationsnummer 2026:085.
[6] 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.

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

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*.

Överbryggning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Överbryggning 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 överbryggning 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 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 avhjälpt.

6.2.3 Övriga regler

6.2.3.1 Körordersystemet

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

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

- manuellt via webbsida
- via webbtjänst, dator-till-dator.

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

- 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
    - inhämta eventuella, nödvändiga tillstånd från Transportstyrelsen
    - förmedla order till förare i oförändrad form och med oförändrat innehåll
    - 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 tågklareraren för den driftplats där tåget befinner sig, för att på något annat sätt få den information som tågordern innehåller. Länk för att ta ut tågorder via operativt tågnummer: https://ea01.trafikverket.se/Kororder-web/tagorder

Reservorder
Vid ett längre driftavbrott förmedlar Trafikverkets nationella operativa ledare (NOL) att reservrutinen för körorder ska tillämpas. Reservorder finns på reservorderwebben. I de fall då reservorderwebben inte är tillgänglig har NOL möjlighet att förmedla länkar till en extern lagringsplats där järnvägsföretagen har tillgång till sina reservorder. Järnvägsföretagen ansvarar för distributionen av reservorder till sin personal. Länk till reservorderwebben: https://ea01.trafikverket.se/Kororder-web-reservorder

6.2.3.2 Operativ tåginformation

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

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

De uppgifter som ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör rapporterat in till Trafikverket hanteras enligt EU-förordningen TSD Telematik. Informationen kan även användas för att stödja samhällsfunktioner såsom räddningstjänst.

6.2.3.3 Operativt språk

Svenska ska användas för säkerhetsrelaterad kommunikation mellan tågpersonal och Trafikverkets trafikledningspersonal. Detta gäller på hela den infrastruktur som Trafikverket förvaltar. I förväg fastställda meddelanden och blanketter tillhandahålls på svenska. Trafikverket tillhandahåller information enligt krav i TSD Drift (EU) 2019/773, i dagligt tal TSD Drift och trafikledning. Information finns på Transportstyrelsens 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 hantering av internationella störningar finns i ”International Contingency Management Handbook” på RNE:s webbplats: rne.eu.

6.3.3.1 Störningsplaner

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

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

6.3.3.2 *Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner*

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

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

Tabell 6.1

Trafikverkets väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner presenteras på https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/arstidstyrda-vaderberedskapsplaner-jarnvag/.

6.3.3.3 *Röjnings- och nödsituationer*

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

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

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

6.3.3.4 *Röjning vid/med skadad strömavtagare*

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av

strömavtagare eller något annat fordon, enligt bilaga 6 A, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Trafikverket.

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

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

6.3.3.5 Olyckshantering

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

6.3.3.6 Krissituationer

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

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

6.4 System för tåglägesinformation och övervakning

6.4.1 Teknisk kontroll av fordon

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

Se även avsnitt 2.3.14 och 5.5.2.

6.4.2 Tåglägesinformation för internationella tåg

Train Information System (TIS) visar tåglägesinformation för internationella tåg. Tillgång till TIS är gratis. Ett användarkonto kan beställas via RNE TIS Support: support.tis@rne.eu . Mer information finns på RNE:s webbplats 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 iordningställts för att medge att de tjänster som beskrivs i detta kapitel tillhandahålls.

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

7.2 Översikt av anläggningar för tjänster

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

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

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

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

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

Rail Facilities Portal (RFP) är en gemensam europeisk webbportal där tjänsteleverantörer kan publicera sina 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 Trafikverket tillhandahåller på dessa trafikplatser är *spår vid plattform* och *tillgång till plattform*.

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

Tillgång till plattform
Trafikverket förvaltar på vissa platser plattformar, och i många fall plattformsförbindelser, såsom gångbroar och gångtunnlar. De har en varierande grad av utrustning, exempelvis väderskydd, bänkar, hissar, rulltrappor, plattformstak och allmänbelysning.
Tjänsten omfattar tillgång till plattform för resandeutbyte. I samband med användande av tågläge för persontrafik, eller i särskilda fall tågläge för tjänstetåg, ingår tjänsten i tågläget. Se avsnitt 5.3. I andra fall söks tjänsten i samband med övrig ansökan om kapacitet för tågläge.

Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer

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

7.3.2.3 Beskrivning av anläggning

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

7.3.2.4 Avgifter

Spår vid plattform
Avgiften för tjänsten ingår i tjänsten *tågläge* och tjänsten *spår för uppställning*.

Tillgång till plattform
Ingen avgift tas ut för tjänsten.

7.3.2.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.2.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.3 Godsterminaler

7.3.3.1 Allmän information

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

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för lastning och lossning av gods. Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning presenteras i karttjänsten och i bilagorna 2 B och 7 A. Läs mer om tjänsten *tillträde till lastplats* i avsnitt 7.3.3.2.

En lastplats är en enkel och mindre anläggning som i regel består av ett lastspår med en tillhörande lastyta. I anslutning till lastplatsen kan det förekomma en lagringsyta. Trafikverket äger ett antal lastplatser. Andra ägare av lastplatser är kommuner, hamnar och privata aktörer.

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

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

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

7.3.3.2 Tjänster

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

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

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

Lämpliga ytor i anslutning till lastplatser kan finnas tillgängliga för arrenden med upplåtelsetider 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	11,98 kr per antal påbörjade timmar och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 7.1

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad tjänst.

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

7.3.3.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.3.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

7.3.4 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

7.3.4.1 Allmän information

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

Rangerbangårdar definieras utifrån följande funktioner:

- växlingsautomatik
- rangervall
- infartsspår
- riktningsspår
- rangerbromssystem.

Rangerbangårdar med rangerbromssystem:

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

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

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

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

7.3.4.2 Tjänster

De grundläggande tjänster som tillhandahålls av Trafikverket på dessa trafikplatser är *tillträde till rangerbangård* och *spår eller spårområde 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 spårområde för tågbildning
Denna tjänst är avsedd att tillhandahållas på trafikplatser där Trafikverket ser behov av att detaljplanera fordonsrörelser, på spår som inte tillhör de rangerbangårdar som redovisas i avsnitt 7.3.4.1.

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

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

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

1. **de spår och växlar som behövs för uppgiften**
   Här avses rätten att använda tjänsten enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.
2. **kontaktledning**
   Här avses rätten att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade driftplatser.
3. **trafikledning**
   Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår. I trafikledning ingår även rätten att, där så är möjligt, ta del av operativ information via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem.
4. **trafikinformation till sökande och trafikoperatörer**
   Se avsnitt 5.3.4.1.

7.3.4.3 Beskrivning av anläggning

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

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i tjänsten tillträde till rangerbangård	Förhöjd säkerhet	Bromsprovnings-anläggning
Borlänge rangerbangård	Blg	10–31	Ja	Spår 6–31 i söder Spår 10–31 i norr
Gävle godsbangård	Gäb	102–119	Ja	Spår 110–119, 123–124
Hallsbergs rangerbangård	Hrbg	11–18, 21–28, 31–38, 41–48, 201–211, 301–308	Ja	Spår 11–48, 201–212
Helsingborgs godsbangård	Hbgb	11g–35g, 73g–82g	Ja	
Malmö godsbangård	Mgb	14–39	Ja	Spår 14–38
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		Spår 10-26

Tabell 7.2

7.3.4.4 Avgifter

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

Tabell 7.3

Avgiften tas ut för tilldelad, ej avbokad tjänst.

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

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

7.3.4.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

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

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

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

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund
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 den grundläggande tjänsten *spår för uppställning*.

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

I tjänsten *spår för uppställning* ingår tillgång till

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

7.3.5.3 Beskrivning av anläggning

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

7.3.5.4 Avgifter

Spår för uppställning

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

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

Tabell 7.4

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

Zon A omfattar i Stockholm: Stockholms central (Cst), Hagalund (Hgl), Tomteboda 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.

7.3.5.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

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

7.3.5.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

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

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

Som stöd för ansökan om uppställning redovisar Trafikverket riktlinjer för 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 bromsprovanläggning* i Göteborg Skandiahamnen och Luleå. Bromsprovanläggningar finns även på Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Malmö godsbangård, Sävenäs rangerbangård och på Ånge godsbangård.

7.3.7.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillgång till bromsprovanläggning*.

Tillgång till bromsprovanläggning
I Göteborg Skandiahamnen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovanläggning för laddning av luft i bromssystemets huvudledning, täthetskontroll och bromsprov samt underhållsladdning av uppkopplade vagnsätt. I Luleå (Le), vid spår m2-m7 erbjuder Trafikverket en bromsprovanläggning 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 Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Malmö godsbangård, Sävenäs rangerbangård och Ånge godsbangård, 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 och Luleå finns i bilaga 7 A, fliken Uppställning.

Bromsprovanläggningar finns också på Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Malmö godsbangård, Sävenäs rangerbangård och Ånge godsbangård.

7.3.7.4 Avgifter

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovanläggning i Göteborg Skandiahamnen, spår 31–35	89,87 kr per bromsprov
Tillgång till bromsprovanläggning i Luleå, spår m2–m7	89,87 kr per bromsprov

Tabell 7.5

Avgiften tas ut för tilldelad tjänst.

7.3.7.5 Villkor för tillträde

För den som ska använda anläggningen vid Göteborg Skandiahamnen och Luleå 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 bromsprovanläggningen i Göteborg Skandiahamnen samt Luleå, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

7.3.8 Havs- och inlandshamnsanläggningar

Trafikverket förvaltar inga sjöfarts- eller hamnanläggningar, men har järnvägsanslutning till ett flertal. I karttjänsten presenteras dessa anläggningar. Här möjliggörs intermodala transporter, genom mötet mellan järnväg och sjöfart. Se också bilaga 2 B.

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

7.3.9 Undsättningshjälpmedel

7.3.9.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller en tjänst för undsättningshjälpmedel. Karta med tjänstens tidsfrister samt täckningsområden finns på https://bransch.trafikverket.se/jnb.

På kartan framgår det även att tjänsten är tillgänglig enbart på den infrastruktur som Trafikverket förvaltar, med undantag för särskilt markerade sträckor.

7.3.9.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon*.

Tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon
Tjänsten riktar sig till järnvägsföretag och avser röjning av deras järnvägsfordon i situationer då fordonet av någon anledning hindrar trafiken på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar.

Tjänsten omfattar hjälpfordon med tillhörande operativ driftpersonal.

7.3.9.3 Beskrivning av anläggning

Hjälpfordonen är diesellok med dragkraft för minst 900 ton. Loken är i båda ändar försedda med rörlig dragkrok, bromshuvudledning och matarledning. Denna uppsättning ska möjliggöra transporter genom sammankoppling med det övergångskoppel (koppeladapter) som det hjälpbehövande fordonet medför och som passar till det fordonets automatkoppel.

Beredskapsnivån för tjänsten är anpassad för att en röjning ska kunna påbörjas inom tidsfrister och definitioner angivna i avsnitt 6.3.1.1. Tjänsten syftar till att stärka förmågan till en snabb, effektiv och säker röjning av hjälpbehövande järnvägsfordon. Det hjälpbehövande fordonet transporteras till en plats som Trafikverket anvisat. Bärgning ingår inte i tjänsten.

Särskild information om avtalstecknande och leverans av tjänsten, se avsnitt 8.5.6.

7.3.9.4 Avgifter

Tjänst	Avgift för upp till 3 timmars arbete (per hjälpfordon)	Tillägg för arbete som överstiger 3 timmar (per hjälpfordon)
Tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon	20 000 kr	5 000 kr per påbörjad timme

Tabell 7.6

Tiden räknas (avgiften tillämpas):

- från det att starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, eller växling, till hjälpbehövande järnvägsfordon
- till det att det hjälpbehövande fordonet står på en plats som Trafikverket anvisat.

Ingen avgift ska tas ut för tjänsten om det är Trafikverket som orsakat röjningssituationen. Detsamma gäller när ett annat järnvägsföretag, inom ramen för tjänsten, genomför röjningen på Trafikverkets begäran.

7.3.9.5 Villkor för tillträde

Se avsnitt 8.5.6.

7.3.9.6 Tilldelning av tjänst

Avtal med Trafikverket om tjänsten tecknas i samband med undertecknande av trafikeringsavtalet, se avsnitt 8.5.6.

7.3.10 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle

Trafikverket har inga bränsledepåer och tillhandahåller inte bränsle.

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

7.3.11 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

7.3.11.1 Allmän information

Trafikverket tillhandahåller en tjänst för anslutning av el till järnvägsfordon i samband med uppställning på Trafikverkets infrastruktur.

7.3.11.2 Tjänster

Trafikverket tillhandahåller tilläggstjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*.

Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon
Vid uppställning av järnvägsfordon kan det vara möjligt att ansluta dem till el (till exempel för uppvärmning och kylning) via

- tågvärmeposter (1 000 V)
- lokvärmeposter (230 V)
- diesellokvärmeposter (400 V)
- uppfälld strömavtagare.

7.3.11.3 Beskrivning av anläggning

Information om vilken typ av värmepost som finns tillgänglig per uppställningsspår redovisas i bilaga 7 A, fliken Tåg- och lokvärmeposter. Uppställningsspår med möjlighet till anslutning via uppfälld strömavtagare redovisas i samma bilaga, fliken Tillgängliga spår för uppställning.

7.3.11.4 Avgifter

Avgiften för anslutning till el avser anslutning till värmeposter och anslutning genom uppfälld strömavtagare. Avgiften för anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

grundar sig på en fast kostnad per antal påbörjade 24-timmarsperioder för varje tilldelad anslutning till energikällan.

Tjänst	Avgift
Anslutning till el via tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	74,89 kr per antal påbörjade 24-timmarsperioder
Anslutning till el via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan energimätare	74,89 kr per uppfälld strömavtagare och antal påbörjade 24-timmarsperioder

Tabell 7.7

Räkneexempel: Om den tilldelade tjänsten är mellan klockan 16.00 och 16.00 efterföljande dag räknas den som en påbörjad 24-timmarsperiod. Om den tilldelade tjänsten är mellan 16.00 och 16.01 efterföljande dag räknas den som två påbörjade 24-timmarsperioder.

För de fordon som har energimätare och uppfälld strömavtagare debiteras avgift för el vid uppställning tillsammans med drivmotorström.

För de fordon som saknar energimätare ingår förbrukningen av el vid uppställning i de schabloner som finns redovisade i avsnitt 5.4.1, tabell 1 och tabell 2. Elförbrukningen vid uppställning rapporteras därmed inte separat. I bilaga 5 C redovisas schabloner för förbrukning och förlustpåslag samt exempel på beräkningar.

7.3.11.5 Villkor för tillträde

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

För tekniska villkor för kraftförsörjning via kontaktledning, se avsnitt 2.3.9.

7.3.11.6 Tilldelning av tjänst

Se gemensamma bestämmelser, avsnitt 7.3.1.

8. Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

8.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas. Avtalsvillkoren innehåller bestämmelser för att använda tågläge och övriga järnvägstjänster.

I trafikeringsavtalet (eller annat särskilt upprättat avtal om användning av tjänst) har Trafikverket och järnvägsföretag eller 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 anlitats 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 leverantörsfakturor utställda till Trafikverket ska betalningsvillkoret vara 30 dagar.

Såvida inte annat anges i trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor exklusivt parternas rätt till ersättning från varandra.

8.3 Parternas prestationer

8.3.1 Trafikverkets leverans

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska Trafikverket leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive de dokument som är nödvändiga för att framföra avtalade tåglägen, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov.

För att möjliggöra nödvändigt underhåll och besiktning enligt en årlig underhållsplan för anläggningar för tjänster (exempelvis *spår för uppställning*) kan Trafikverket med 6 veckors varsel tillfälligt ändra tilldelad tjänst till ett annat spår än avtalat (på ett hanterbart avstånd från avtalat spår). En sådan flytt från ett spår (och eventuellt tillbaka) kan ske vid maximalt tre tillfällen per år och trafikplats. Om Trafikverket anmodar avtalsparten att flytta fordonen vid ytterligare tillfällen, eller med kortare varsel än 6 veckor, ska Trafikverket ersätta

avtalsparten för de direkta kostnader som uppstått med anledning av avtalspartens flytt av fordon.

Krav med anledning av kostnader orsakade av flytt till ett tillfälligt spår (och eventuellt tillbaka) ska framföras till Trafikverket snarast och senast inom 90 dagar från datumet för flytten till det tillfälliga spåret (eller eventuellt tillbaka).

Om parterna avtalat mer detaljerade villkor för leverans och användande av tjänster, ska tjänsterna utföras enligt dessa detaljerade villkor.

8.3.2 Avtalspartens användning

Trafikverkets avtalsparter ska använda Trafikverkets tjänster i enlighet med de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta Trafikverket om detta. Avtalsparten ska avboka tilldelade tjänster som denne inte kommer att använda. Om avtalsparten ändå använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut, liksom avgift för eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

Trafikverkets avtalsparter ska vid användning av de tjänster som Trafikverket levererar följa

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i bilaga 3 A.

Om avtalsparten inte följer de ovan nämnda villkoren för användning av tjänst har denne inte rätt att använda tjänsten, om inte Trafikverket ger tillåtelse, antingen genom ett nytt beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket kan lämna detta medgivande om avvikelsen är ringa eller om det finns synnerliga skäl till avvikelsen samt om någon annan inte påverkas negativt.

8.3.3 Bärgningsresurs före användning

Trafikverkets avtalsparter ska visa att nödvändiga resurser för bärgning finns tillgängliga, med egna resurser eller genom avtal med någon annan, innan tjänsten används.

8.3.4 Betalning för tjänst

Trafikverkets avtalsparter ska betala för de tjänster som tillhandahålls och för avbokning enligt de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets avtalspart ska betala avgifter mot faktura.

8.3.5 Miljöansvar

Den som använder en tjänst ansvarar för att eventuella restprodukter, exempelvis från service och underhåll av fordon, bortforslas snabbt och säkert. Kostnad för eventuell städning kan komma att debiteras.

8.4 Avvikelser från avtal

8.4.1 Boknings- och kvalitetsavgift vid avvikelse

För parterna gäller att ömsesidigt leverera och använda tåglägen utan att orsaka avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.

Den avtalspart som begär en ändring enligt avsnitt 5.6 ska betala en bokningsavgift.

Den part som orsakar avvikelser enligt avsnitt 5.7 ska betala en kvalitetsavgift.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift och bokningsavgift för tåglägen som avbokas mindre än 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstation gäller under normala driftsförhållanden.

Trafikverket informerar om när normala driftsförhållanden inte råder.

8.5 Avhjälpande av avvikelser

8.5.1 I samverkan och i dialog

Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i dialog sträva efter att lösa situationen genom samverkan. Om det inte går att komma överens ska Trafikverket enligt 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) vid störningar i järnvägstrafiken genomföra nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Ansvaret inkluderar befogenhet att besluta om att nödvändiga åtgärder vidtas för förberedelse av evakuering och/eller genomförande av röjning. Definierade tidsfrister i avsnitt 6.3.1.1 ligger till grund för vilket beslut som Trafikverket fattar. Rutiner vid evakuering och/eller röjningssituationer återfinns i bilaga 6 B.

8.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska parterna omedelbart informera varandra. Störningar ska avhjälpas så att säkerheten bibehålls och trafikpåverkan minimeras enligt följande prioritetsordning:

1. omhändertagande av resenärer på drabbat tåg
2. minimering av trafikpåverkan.

Trafikverket ska, så snart nödvändig information är tillgänglig, samråda med järnvägsföretag och trafikorganisatör om vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet (som SMHI, MCF 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 avhjälpt.

Om akuta åtgärder inte avhjälper 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 nittio (90) 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. Jämkningen 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 ersättningsskyldig.

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.

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 och energimätare inklusive SIM-kort.

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: trafikplanering.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 strömavtagarmodell 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 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 övrig tid hänvisas till Trafikverkets trafikcentral Stockholm.

Tecknande av avtal för tågbildningstjänsten:

Telefon: 070 – 762 5102
E-post: magnus.alexandersson@sj.se

5.7 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

5.8 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 5.7.6.1 (BONO respektive BONO+)

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

8.2 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets inställelseorsakskodning enligt avsnitt 5.7.6.2 (BRIO)

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

8.3 Begäran om tvistlösning orsakskod enligt avsnitt 5.7.6.3

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	0,0205	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 10 ton ≤ 17 ton	0,0228	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton ≤ 25 ton	0,0249	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 25 ton	0,0269	bruttotonkilometer	Godstrafik, tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast ≤ 17 ton	0,0218	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton	0,0237	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Tåglägesavgift	5,00	tågkilometer	Persontrafik, godstrafik, tjänstetåg	5.3.6

Passage över Öresundsbron

Avgift	Belopp (SEK)	Enhet	Segment	Avsnitt
Spåravgift medelaxellast ≤ 10 ton	0,0205	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 10 ton ≤ 17 ton	0,0228	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton ≤ 25 ton	0,0249	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 25 ton	0,0269	bruttotonkilometer	Tjänstetåg	5.3.6
Spåravgift medelaxellast ≤ 17 ton	0,0218	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Spåravgift medelaxellast > 17 ton	0,0237	bruttotonkilometer	Persontrafik	5.3.6
Tåglägesavgift	5,00	tågkilometer	Persontrafik, tjänstetåg	5.3.6
Passageavgift Öresundsbron	3 378	passage	Godstrafik	5.3.6

Grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster

Avgift	Belopp (SEK)	Enhet	Avsnitt
Bromsprovanläggning i Göteborg Skandiahamnen spår 31–35, tillgång	89,87	per bromsprov	7.3.7
Bromsprovanläggning i Luleå spår m2–m7, tillgång	89,87	per bromsprov	7.3.7
El via tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost, anslutning	74,89	per antal påbörjade 24-timmarsperioder	7.3.11
El via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan elmätare, anslutning	74,89	per uppfälld strömavtagare och antal påbörjade 24-timmarsperioder	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	11,98	per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår	7.3.3
Provkörning av fordon, eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad		5.5.3
Provkörning av fordon, handläggning av villkor	1 245,73	per påbörjad timme	5.5.3
Rangerbangård, tillträde	104,85	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	8,24	per tilldelat spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår	7.3.5
Uppställning zon B	0,45	per tilldelat 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/c0e954abb29841edb2368fabebeb1c0c/Bil_2_A_JNB_2026_moteslangder_och_plattformar_2026-05-22.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/c0e954abb29841edb2368fabebeb1c0c/bil_2_b_jnb_2026_banstandarddata_2026032720_26-05-22.xlsx

JNB 2026 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	(Koijuvaara)	Aitik	70	
117	(Gällivare central)	(Murjek)	135	
118	Murjek	(Buddbyn)	135	
119	(Boden central)	(Luleå)	140	
120	Buddbyn - Boden central	Bodens södra	120	
124	Bastuträsk	(Bodens södra)	160	
126	(Vännäs)	(Bastusträsk)	140	
129	(Mellansel)	(Vännäs)	160	
130	(Långsele)	Mellansel	130	
132	(Morjärv)	Bredviken	200	
133	(Bredviken)	Haparanda södra	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)	(Örnskölsviks C)	80	
152	(Hällnäs)	(Storuman)	90	
153	(Forsmo)	(Hoting)	70	
171	Örnsköldsviks central	(Gimonäs)	250	
173	(Husum norra)	Rågön	50	
175	(Västeraspby)	(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 2026 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)	Västeraspby	200	
232	(Västeraspby)	(Långsele)	70	
233	(Sundsvall)	Härnösand	200	
234	Sundsvall c		130	
235	(Sundsvall c)	(Gävle central)	200	
236	Stugsund	(Ånge)	40	Upphört underhåll (Sandarne) - Stugsund
242	(Kilafors)	(Söderhamns västra)	140	
243	(Ockelbo)	(Gävle central)	160	
251	(Furudal)	(Bollnäs)	40	Upphört underhåll
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	Höjd sth till 140 km/h fr.o.m. 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 2026 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	Upphört underhåll (Lomsmyren) - Vika
364	(Kristinehamn)	Filipstad/Persberg	90	
371	(Blyberg)	Märbäck	10	
371	(Mora)	Blyberg	40	
375	(Malung)	Malungsfors		Uppgift saknas
376	(Repbäcken)	Malung	70	
382	(Kil)	Karlstad Välsviken	195	
383	(Laxå)	(Karlstad Välsviken)	200	
391	(Grängesberg)	(Frövi)	140	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	Tomteboda rangerbangård	(Huvudsta)	20	
404	(Karlberg)	Sundbyberg	140	
405	(Tomteboda)	Värtan	40	
406	(Älvsjö rbg)	Liljeholmen		Endast växling
407	(Älvsjö)	Älvsjö gbg	70	
409	(Tomteboda övre)	(Stockholms södra)	90	
410	(Älvsjö)	Södertälje hamn	160	Ändras till 200 km/h 2026-07-19
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	Karineholms central fr. Baggetorp		200	
420	Katrineholms central fr. Strångsjö		200	
421	(Järna)	(Åby)	160	
422	(Katrineholms central)	(Åby)	200	
429	Uppsala central	Uppsala norra	200	

JNB 2026 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)	200	
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	Upphört underhåll
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	
601	Olskroken	Göteborg Kville	80	

JNB 2026 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
602	Sävenäs rangerbangård		20	
603	Göteborg Kville	Göteborg Skandiahamnen	40	
611	(Falköpings central)	(Alingsås)	200	
612	Alingsås	(Partille)	180	
621	(Uddevalla central)	Strömstad	110	
623	(Munkedal)	Lysekil		Upphört underhåll
624	(Stenungsund)	(Uddevalla central)	140	
625	(Göteborg Kville)	Stenungsund	140	
626	(Almedal)	Kungsbacka	180	
627	(Kungsbacka)	Kistinge	200	Varbergtunneln, 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	
721	(Borås)	(Värnamo)	160	

JNB 2026 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
731	(Jönköping gbg)	(Vaggeryd)	100	
732	(Nässjö central)	(Landeryd)	140	
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
910	(Hässleholm)	(Höör)	200	

JNB 2026 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
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)	160	
933	(Helsingborgs rbg)	Åstorp	130	
935	(Teckomatorp)	(Eslöv)	160	
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		Upphört underhåll
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/c0e954abb29841edb2368fabebeb1c0c/bil_2_d_jnb_2026_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
349 Västerås norra–Kolbäck
376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)
621 (Uddevalla C)–Strömstad
631 Kil–Charlottenberg
661 (Kil)–Torsby
831 (Nässjö)–(Hultsfred)
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 Ume 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)
(Östervall)–(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 C)
(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 Silverhöjdsspåret.

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 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 36+650 – 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), ”Silverhöjdspåret”, km 462+371 – 480+069: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

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 831 (Nässjö)–(Hultsfred)
Eksjö–Hultsfred, km 21+780 – 82+561: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 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	4.0
TDOK 2014:0415	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2.0
TDOK 2016:0193	Användning av GSM-R på Trafikverkets järnvägsanläggning	4.0
TDOK 2021:0412	Tillfälliga ändringar i TTJ	8.0
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg	12.0
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 planenligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis 2
2.2 Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis 2
3 KATEGORI C 3
3.1 Trafikplatser som kan lokalbevakas tidvis 3
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
- Hjältevad
- Hultsfred
- Kisa
- Landeryd
- Lidköping
- Lycksele
- Lysvik

- Mariestad
- Munkedal
- Mönsterås
- Olofström
- Oskarshamn
- Reftele
- 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

1 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
4.4.1 Definitioner 14
4.4.2 Identifiering av rätt kategori 14
4.4.3 Omfattning av prioriteringskategori nystart 15
4.4.4 Inverkan på kostnadsparametrarna vid beräkning 15
4.4.5 Att åberopa Ny trafik/prioriteringskategori nystart 15

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 tågplaneperiod. 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 lösningsalternativ

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 lösningsalternativet

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
$^{+}$	Prioriterings-beräkningen	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 inne-hålla 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
*^{o}	Obligatorisk, måste anges
$^{+}$	Frivillig, men rekommenderas starkt för att tillförsäkra ansökan en korrekt prioritering
^{o}	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 avvikelsedatum.
- " -	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 ***Avvikelsetyp*** och ***Avvikelsedatum***.
Plats		Spec	Platser anges med sin ***Platssignatur*** och definierar tåglägets geografiska omfattning.
- " -	Start-plats^{+}*	Spec	***Start-plats*** betecknas ibland som: ***Från-plats***

Uppgift	Del-uppgift	Info-typ	Beskrivning
- " -	Slut-plats+*	Spec	***Slut-plats*** betecknas ibland som: ***Till-plats***
- " -	Trafikut-bytes-plats0*	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-tjänst0*		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-plats0*		Spec	Med trafikaktiviteter avses alla typer av aktiviteter som är nödvändiga för tåglägets genomförande, men inte aktiviteter som är relaterade till tekniskt uppehåll. Trafikaktiviteter kan vara både kommersiella (till exempel resandeutbyte eller av- eller tillkoppling av godsvagnar) och produktionstekniska (till exempel förarbyte, rastuppställning eller lokbyte). Flera trafikaktiviteter kan väljas för ett enstaka uppehåll men endast de aktiviteter som matchar vald tåglägestjänst.
Uppehålls tid på trafikut-bytes-plats0*		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) eller tid för att synkronisera avgång mot anslutning.
Önskad ankomst-tid	Slut-plats0	Önsk	Den sökandes önskade ankomsttid till tåglägets slutplats. Tidsuppgiften är frivillig. (På tåglägets slutplats kan avgångstid inte anges.)
- " -	Trafikut-bytes-plats0	Önsk	Den sökandes önskade ankomsttid till någon av tåglägets trafikutbytesplatser.
Önskad avgångs-tid	Trafikut-bytes-plats0	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 önskade ankomsttider eller önskade avgångstider 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-tid0	Villk	Den senaste ankomsttid som den sökande anser sig kunna acceptera. Sådana tider får anges för alla platser, men behövs främst för slutplatsen.

Uppgift	Del-uppgift	Info-typ	Beskrivning
- " -	Tidigast accept avgång-tid[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)	Gods 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)	Gods 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.

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 avvikelsedatum. 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 ***Avvikelsetyp*** och ***Avvikelsedatum***.
Varak-tighet		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 varak-tighet+*	Villk	Den kortaste varaktighet (förklaring, se ovan) som är möjlig, baserat på den sökandes bedömning av de förutsättingar 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 accep-tabla varak-tighet0	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.
Prio-riterings-kategori+*		Dekl	Prioriteringskategori för association ska väljas enligt den sökandes bedömning, baserat på identifieringsvillkoren i avsnitt 3.5 och 3.6. 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
Namn	Kod		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 **ungefärlig** uppfattning om vad resp. kategori har för innebörd.*	
Gods–snabb	**GS**	*GS1*	❹	❺	-	❺	-	❸	❺	-	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg
		GS2	❹	-	❺	❺	-	❸		-	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg
		GS3	❹	-	❺	❹	-	❸	-	Kombi-tåg	Mycket tidskänsliga intermodala trans-porter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat
Gods–över-natt	**GT**	*GT1*	❷	❺	-	❹	-	❸	❹	System tåg	Tidskänsliga transporter av industri-produkter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högpriori-terat
		GT2	❷	❹	❹	❹	-	❸	❹	System tåg	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT3	❷	-	❹	-	-	❸	-	Kombi-tåg	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard

Prioriteringskategori		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor								Typ av trafik, beskrivning	Exempel
Namn	Kod		Trafikkoncept: ***Snabb**** framfart	Tidskritisk logistik	Kundavtal snabb transport	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Godsmängd (vikt)	Förädlingsgrad	Tågkonfiguration	**OBS!** *Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en **ungefärlig** uppfattning om vad resp. kategori har för innebörd.*	
		GT4	-	-	❺	-	-	❸	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högpriori-terat
Gods–regularitet	**GR**	*GR1*	-	❹	-	❹	-	❸	❹	Systemtåg	Transporter av industriprodukter med logistikkedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
		GR2	-	❹	-	❹	-	❹	-	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*	-	-	❹	-	-	❸	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard
Gods–flexibilitet	**GF**	*GF1*	-	-	-	-	❹	❸	-	Systemtåg	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet
		GF2	-	-	-	-		❸	-	Systemtåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF3	-	-	-	-	-	❸	-	Vagnslasttåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF4	-	-	-	-	-	❸	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat
Ospec.	**GO**	*GO1*	-	-	-	-	-	-	-	-	Ospecificerat godståg	Spec.saknas

Teckenförklaring till tabellen:

❺	Mycket hög(t)
❹	Hög(t)
❸	Medium

❷	Låg(t)
❶	Mycket låg(t)
❼	Ingen(t)
-	Inga särskilda krav

*	Fordon och uppehållsmönster ska underlätta kort körtid

3.3 Prioriteringskategorier för tåg – persontransporter

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
Namn	Kod		Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala resande	Trafikkoncept: ***Snabb**** framfart	**OBS!** *Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd.*	
Storpendel	**SP**	*SP1*	≥ 700	≥ 75 %	≥ 75%	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, högsta möjliga beläggning	Stockholms pendeltåg, högtrafik
Regio-Pendel	**RP**	*RP1*	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Storstäders pendeltåg, högtrafik
		RP2	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Mycket tunga regionala relationer, högtrafik
Regiomax	**RX**	*RX1*	≥ 200	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, hög beläggning	Tunga regionala relationer

Prioriterings-kategorier		Identifierings-nyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
Namn	Kod		Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala 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.*	
		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 inter-regionala tåg, högtrafik
Fjärr-låg	**FL**	*FL1*	≥ 25	≥ 25 %	-	-	Medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg, dock ej lågtrafik
		FL2	≥ 75	-	-	-	Låg andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Nattåg
Fjärr-mini	**FI**	*FI1*	≥ 0	-	-	-	Mycket låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg lågtrafik
		FI2	≥ 0	-	-	-	Utfärd med tåg där resan i sig är målet	Utfärdståg utan transportuppgift
Ospecificerat	**PO**	*PO1*	-	-	-	-	Ospecificerat persontåg (fjärr eller regio)	-

Teckenförklaring till tabellen

-	Inga särskilda krav

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

3.4 Prioriteringskategorier för tåg – tomtransporter

Prioriterings-kategorier	Kod	Identifierings nyckel	**Identifieringsvillkor** Förflyttningstyp	Typ av trafik, Förflyttning av:	Exempel på tåg
Tomtransport	TT	TT1	Lok + vagnar	Lok + vagnar	Ingen transport av resande/ gods
		TT2	Motorvagnar	Motorvagnar	
Ensamt lok	EL	EL1	Godstågslok	Lok utan vagnar	
		EL2	Persontågslok	Lok utan vagnar	

3.5 Prioriteringskategorier för associationer – anslutningar

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

Prioriteringskategori			Identifierings nyckel	Trafiktyp	**Identifieringsvillkor**	
Namn		Kod			Antal resande	Berörda godsvagnars vagnvikt
Anslutning godstransport	max	AGX	AGX1	Godstrafik	-	≥ 750 bruttoton
	hög	AGH	AGH1		-	≥ 450 bruttoton
	standard	AGS	AGS1		-	≥ 300 bruttoton
	låg	AGL	AGL1		-	≥ 150 bruttoton
	mini	AGI	AGI1		-	≥ 0 bruttoton
Anslutning persontransport	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			Identifierings nyckel	Identifieringsvillkor	
Namn		Kod		Dimensionerande* omloppsvändning	Tågsammansättning
Fordonsomlopp	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	Ensamt 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 deklarera sin bedömning. Bedömningen ska vara objektiv och sanningsenlig och utgå från de identifieringsvillkor som finns i avsnitten 3.2–3.4 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 deklarera prioriteringskategori för sina tåg. Trafikverket kommer att granska de inlämnade uppgifterna, och om det finns tveksamheter kan Trafikverket överpröva uppgifterna. I ett sådant fall kan Trafikverket komma att begära en verifiering av uppgifterna, för att säkerställa att rätt prioriteringskategori sätts för ett tågläge. Om den sökande inte tillmötesgår en sådan begäran, kan Trafikverket bestämma prioriteringskategori utifrån tillgängliga uppgifter.

4.3 Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren

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

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

4.4 Identifiering av prioriteringskategorier vid start av ny trafik

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

4.4.1 Definitioner

4.4.1.1 *Ny trafik*

I huvudsak motsatsen till etablerad trafik.

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

4.4.1.2 *Prioriteringskategori etablerad*

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

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

4.4.1.3 *Prioriteringskategori nystart*

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

4.4.2 Identifiering av rätt kategori

Vid identifiering av prioriteringskategorier ska ett ansökt tågläges värden* (till exempel transportvolymer) eller andra egenskaper* matchas mot de identifieringsvillkor som står i tabellerna i avsnitt 4.3–4.6.
*) Det är innehållet i dessa värden och egenskaper som skiljer sig mellan ”etablerad” respektive ”nystart”.

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

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

För att utvärdera rimligheten i de uppskattningar som gjorts enligt punkt 3 kan Trafikverket komma att överpröva de prioriteringskategorier nystart som anges i ansökan. Trafikverket

kan då komma att kräva redovisning av de antaganden som uppskattningar, enligt föregående stycke, bygger på.

4.4.3 Omfattning av prioriteringskategori nystart

Tabellen visar omfattningen, det vill säga under hur lång tid och med vilken andel som prioriteringskategori nystart får åberopas 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.

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

Figur 4.1 Omfattning av prioriteringskategori nystart

4.4.4 Inverkan på kostnadsparametrarna vid beräkning

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

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

4.4.5 Att åberopa Ny trafik/prioriteringskategori nystart

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

Att åberopa 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 åberopas. 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.

Prioriterings-kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg				Parametrar för exkludering av tågläge		
	Transporttid	Transport-avstånd	Förskjut-ningstid	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	360	27	207	-	15	2	GB201211
GT	343	30	186	-	25	2	GR401410
GN	287	33	138	-	35	2	GR401409
GR	231	27	109	-	35	2	GB200710
GF	134	27	37	-	45	2	GR401410
GO	101	20	27	-	50	2	60 km/h
SP	1449	88	1018	-	15	20	PX600616
RP	913	88	615	-	15	15	PX600616
RX	671	87	275	-	15	15	PX410020
RS	358	48	171	-	20	12	PX610016
RL	237	30	126	-	30	12	PX510018

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

Tabell 5.1

5.2 Kostnadsparametrar för associationer

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per association för respektive prioriteringskategori.

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

Tabell 5.2

6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ

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

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

1. förutsättningar i form av utpekade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, publicerade kapacitetsplaner och andra planeringsförutsättningar som är publicerade i järnvägsnätsbeskrivningen.
2. tidsförbrukning under färd (gångtid)

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

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

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

   a. Tågläget ska kunna levereras i enlighet med de punktlighetskrav som gäller.

   b. Tågläget ska kunna levereras med hänsyn till alla omkringliggande tåglägen i tågplanen (tåglägen ska således vara ömsesidigt giltiga).

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

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

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

6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader

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

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

Tabell 6.1

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

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

6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ

Avgränsning och bildande av 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.

Tabell 6.2

Godstrafik

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

Tabell 6.3

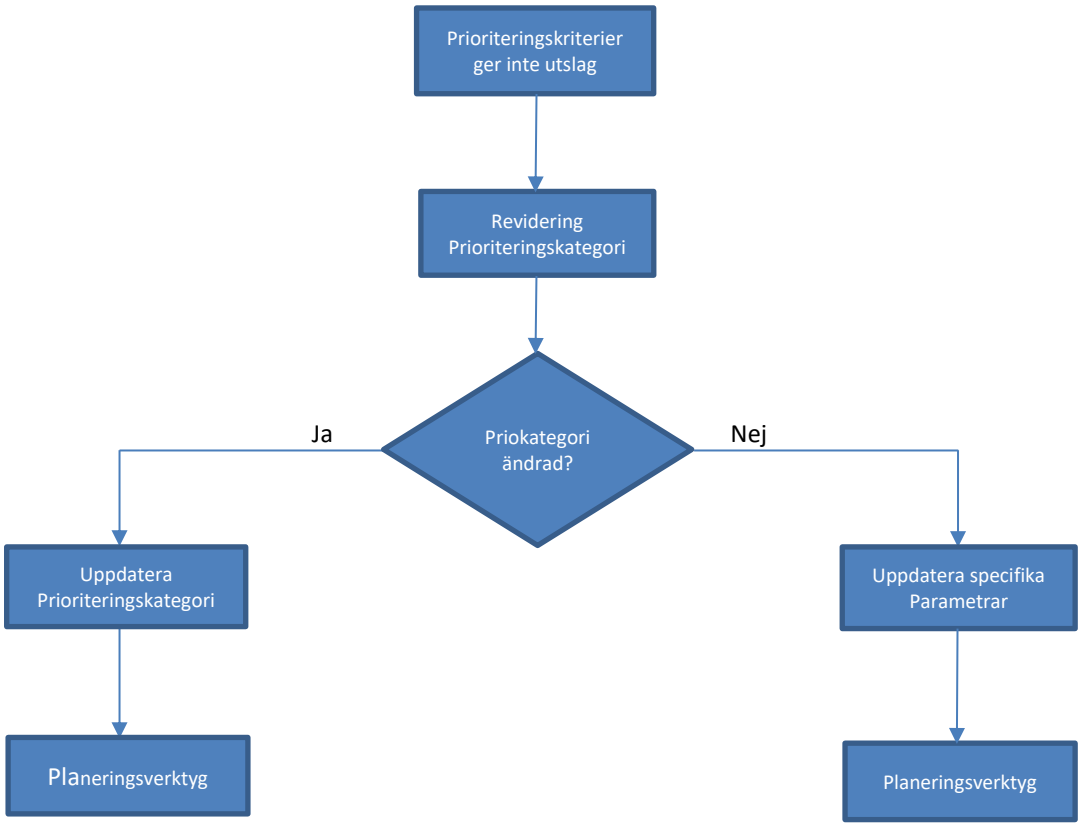
Den information som lämnas ska baseras på samma förutsättning som gäller för att identifiera villkoren för att ange rätt prioriteringskategori. Se bilaga 4B, avsnitt 4.3. Prioriteringskategoriernas kostnader bygger på ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn), se Trafikverkets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

Tillämpning av inlämnad information

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

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

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



Ny trafik

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

Trafikkalender 2026

Datum	År	Dag	Veckodag	Trafikeras som
23/12	2025		Ti	F
24/12	”	Julafton	O	L
25/12	”	Juldagen	To	S
26/12	”	Annandag jul	F	S
30/12	”		Ti	F
31/12	”	Nyårsafton	O	L
1/1	2026	Nyårsdagen	To	S
2/1	”		F	F
5/1	”	Trettondagsafton	M	M
6/1	”	Trettondedag jul	Ti	S
7/1	”		O	M
2/4	”	Skärtorsdagen	To	F
3/4	”	Långfredagen	F	L
4/4	”	Påskafton	L	L
5/4	”	Påskdagen	S	S
6/4	”	Annandag påsk	M	S
7/4	”		Ti	M
30/4		Valborgsmässoafton	To	F
1/5	”	Första maj	F	L
13/5	”		O	F
14/5	”	Kristi himmelfärdsdag	To	S
6/6	”	Sveriges nationaldag	L	L
18/6	”		To	F
19/6	”	Midsommarafton	F	L
20/6	”	Midsommardagen	L	S
30/10	”	Allhelgonaafton	F	F
31/10	”	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 3

1.3 Robusthetstillägg vid tågmöten på enkelspår 3
2 KONSTRUKTIONSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRÅNGSEKTORER 4

2.1 Stockholm 4
2.1.1 Stockholms central 4
2.1.1.1 Allmänt 4
2.1.1.2 Spåranvändning 4
2.1.1.3 Tid vid plattform 4
2.1.1.4 Växling 5
2.1.1.5 Lokrundgång 5
2.1.2 Citybanan (Älvsjö–Solna/Sundbyberg) 5
2.1.2.1 Antal tillgängliga tåglägen 5
2.1.2.2 Uppehållstider 5
2.1.3 Norr om Stockholms central 5
2.1.4 Söder om Stockholms central 6

2.2 Göteborg 6
2.2.1 Göteborgs central 6
2.2.1.1 Allmänt 6
2.2.1.2 Spåranvändning 7
2.2.1.3 Tid vid plattform 7
2.2.1.4 Växling 7
2.2.1.5 Lokrundgång 7
2.2.1.6 Tidsintervall mellan tågen vid avgång och ankomst 7
2.2.2 Hamnbanan 7
2.2.3 Marieholmsbroarna 8
2.2.4 Olskroken 8

2.3 Malmö 9
2.3.1 Malmö central 9
2.3.1.1 Allmänt 9
2.3.1.2 Spåranvändning 9
2.3.1.3 Tid vid plattform på spår 5–11 9
2.3.1.4 Växling 9
2.3.1.5 Lokrundgång 10
2.3.2 Citytunneln 10
2.3.2.1 Antal tillgängliga tåglägen 10
2.3.2.2 Uppehållstider 10
2.3.3 Övriga banor kring Malmö 10
2.3.3.1 Uppehållstider 10
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 11
2.4.1.4 Växling 11

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.

1.1.3 Kvalitetstillägg

Kvalitetstillägget är ett kilometerbaserat tillägg som beror på tågtyp och infrastrukturens utformning.

Tågtyper:

- persontåg av fordonstyp X2: 1 minuts tillägg per 100 km
- övriga persontåg: 40 sekunders tillägg per 100 km
- godståg och tjänstetåg: 0 minuters tillägg per 100 km.

Infrastrukturens utformning:

- tåg som framförs på enkelspår: 3 minuters tillägg per 100 km
- tåg som framförs på dubbelspår/flerspår: 2 minuters tillägg per 100 km.

Gångtidstjänsten beräknar aktuella kvalitetstillägg automatiskt.

Det är möjligt att flytta delar av kvalitetstillägget efter Trafikverkets bedömning i varje enskilt fall för att exempelvis passa in tågmöten eller för att avrunda tider vid önskvärda platser. Sett till hela körsträckan ska den totala mängden kvalitetstillägg vara uppfylld, det

vill säga om man tar bort 30 sekunder på en delsträcka ska 30 sekunder läggas till på en närliggande delsträcka.

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 frånkoppling 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 avgångstid.
- 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.

1.4 Tidsintervall i kritiska punkter

På dubbelspårssträckor där olika persontåg med stora gångtidsskillnader förekommer är det särskilt viktigt att tågen framförs i den ordning de är planerade. För att uppnå detta har

extra krav på tidsintervall mellan körplaner införts på utvalda trafikplatser, så kallade kritiska punkter. En kritisk punkt är en plats där ett långsammare persontåg avgår efter att ett snabbare persontåg har passerat trafikplatsen.

Det långsammare tåget kan antingen ha den kritiska punkten som sin utgångsdriftplats eller så kan den kritiska punkten vara där det långsammare tåget ansluter från en annan bana.

Mellan persontåg med snarlik hastighet och/eller uppehållsbild tillkommer inga extra krav på tidsintervall mellan körplaner.

2 Särskilda konstruktionsförutsättningar

Särskilda konstruktionsförutsättningar gäller för områden med högt kapacitetsutnyttjande.

2.1 Stockholm

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

Sträckan Stockholms södra–Tomteboda 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 anpassas 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 via spår 2 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. Uppehållstiden för vändande persontåg får 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 jämställas med ett tågläge i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig måste ett tågläge vara outnyttjat, så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

Tågens sammansättning ska inte ändras genom 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 Tomteboda övre 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 ytterspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomteboda övre–Skavstaby (Ostkustbanan) och Spånga–Kallhäll (Mälarbanan).

Innerspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomteboda 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

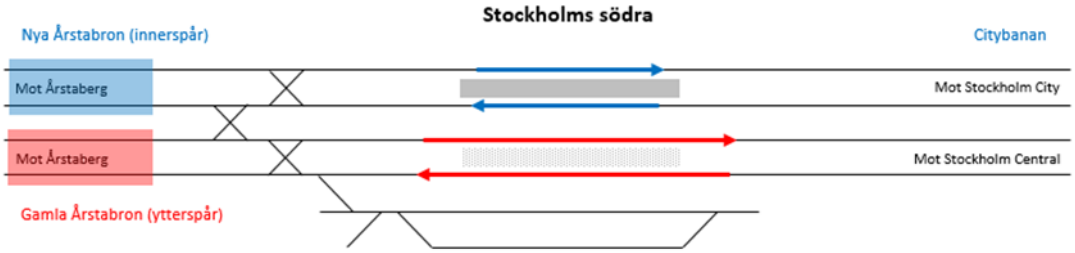
mellan Stockholms central och Tomteboda övre (spår U1, U3 och N1, N3) möjliggör att tåg till och från Ostkustbanan respektive Mälarbanan kan trafikera oberoende av varandra. Vid Tomteboda övre (spår U2, N2) ansluter den dubbelspåriga Citybanan. Citybanan utgör en del av innerspårssystemet inom Stockholmsområdet.

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 ytterspåren på den fyrspåriga sträckan Årstaberg–Flemingsberg.

Sträckan Stockholms södra–Årstaberg via Nya Årstabron (spår U2, N2) och innerspåren 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 dubbelspåren till ett integrerat fyrspår.

2.2 Göteborg

Kapacitetsförutsättningarna inom Göteborg avser driftplatsdelarna Partille, Sävedalen, Göteborg Sävenäs, Sävenäs rangerbangård, Olskroken, Göteborgs central, Gubbero, Liseberg, Almedal, Göteborg Marieholm, Gamlestaden, Göteborg Kville, Göteborg Lindholmen, Pölsebo och Göteborg Skandiahamnen. Kapaciteten inom driftplatsen 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 jämställas med ett tågläge i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig måste ett tågläge vara outnyttjat 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 hamnbana är i praktiken en enkelspårig bana (dubbelspårig mellan Göteborg Lindholmen och Göteborg Skandiahamnen) även om den i sin helhet ligger 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 hamnbana 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 §.

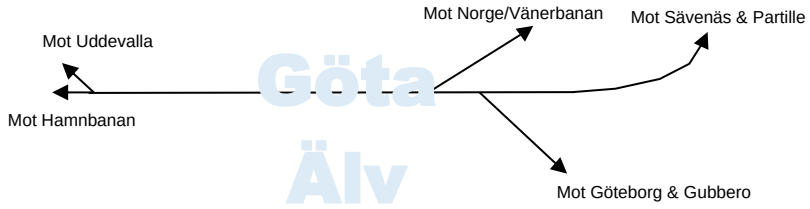
2.2.3 Marieholmsbroarna

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 (Västkustbanan och Kust till kust-banan).



2.2.4 Olskroken

Kapaciteten mellan Göteborgs central och Göteborg Sävenäs kommer att vara begränsad. Alla rörelser mellan Göteborgs central och Göteborg Sävenäs 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 Arlöv, 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 Arlöv 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 plattformsspåren 5–11 och depå/uppställningsbangård innebär korsande rörelser. Varje växlingsrörelse ska jämställas med ett tågläge i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig måste ett tågläge vara outnyttjat, 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 gränsstationen 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 medför ett högt kapacitetsutnyttjande på grund av korsande växlingsrörelser.

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 medför ett högt kapacitetsutnyttjande på Västkustbanan. Varje växlingsrörelse ska jämställas med ett tågläge i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig måste ett tågläge vara outnyttjat, så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

Trångsektorsplaner

1 Trångsektorsplan – Västsverige

Denna trångsektorsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckorna Alingsås–Herrljunga, Öxnered–Herrljunga–Borås–Göteborg.

1.1 Bakgrund

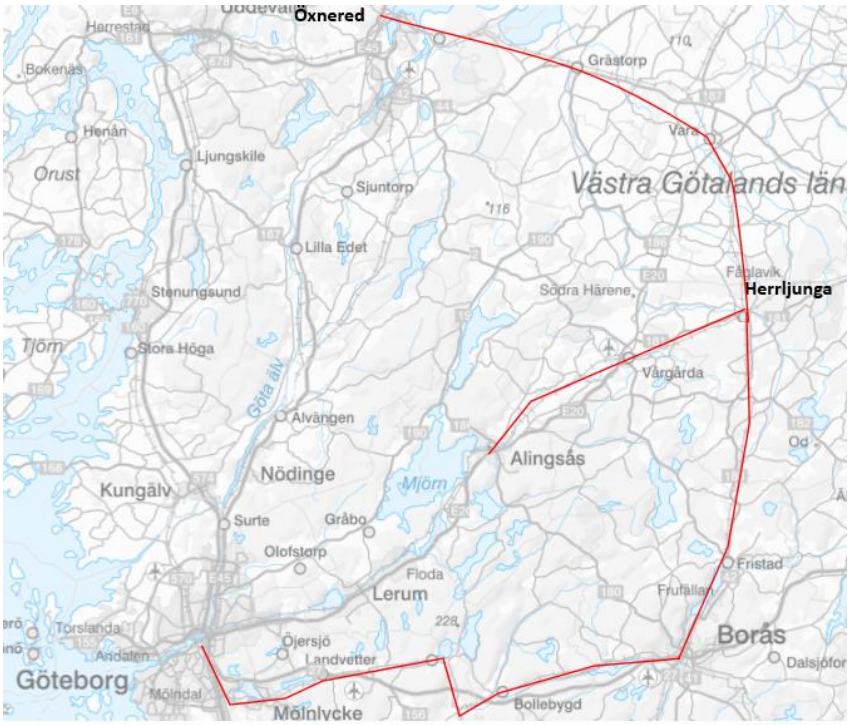
Under 2026 pågår arbete på Västra stambanan mellan Alingsås och Olskroken. Det handlar om att byta ut flera spårväxlar och kontaktledningsanläggningen, samt om bergskrotning i tunnlarna. Detta arbete kräver hastighetsnedsättning och enkelspårsdrift, vilket regleras i en kapacitetsplan. Vissa tider behöver dock banan vara helt avstängd för trafik, vilket inte regleras i kapacitetsplanen. Omledningssträckor samt trafikerad sträcka mellan Herrljunga och Alingsås regleras istället i denna trångsektorsplan.

1.2 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 Alingsås–Olskroken. Det går dock inte att tillämpa kapacitetsplan på andra sträckor än där arbetet sker och därför upprättas denna trångsektorsplan i syfte att reglera kapacitetsutnyttjandet på omledningssträckorna.

1.3 Omfattning

Trångsektorsplanen omfattar sträckorna Herrljunga–Alingsås samt Öxnered–Herrljunga–Borås–Almedal under tiden när kapacitetsplanen Alingsås–Olskroken inte gäller.



Figur 1 Sträckor som omfattas av trångsektorsplanen

1.4 Förutsättningar infrastruktur

Detta avsnitt beskriver översiktligt infrastrukturen på berörda sträckor.

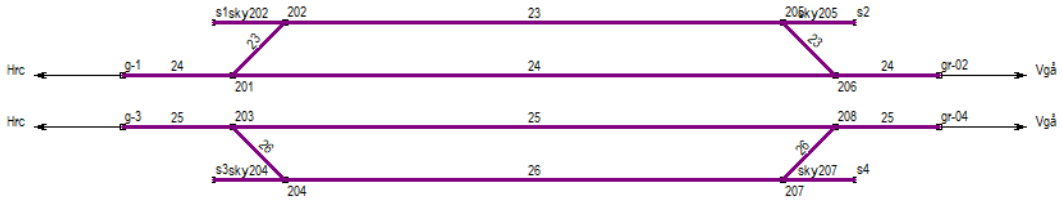
1.4.1 Herrljunga–Alingsås

Västra stambanan mellan Herrljunga och Alingsås är dubbelspårig. Följande trafikplatser finns längs sträckan.

1.4.1.1 *Herrljunga västra*

Herrljunga västra är en förbigångsplats utan möjlighet att växla mellan upp- och nedspår. Förbigångsspåren klarar långa godståg (750 meter). Platsen har inget resandeutbyte.

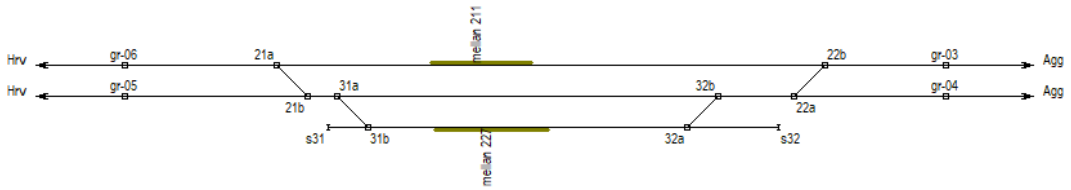
Mellan spåren 25 och 26 (de två spåren på uppspårssidan) kommer gångbana och belysning anordnas för att möjliggöra lokrundgång, växling eller vagnsyning/bromsprov. Spår 23 och 24 (nedspårssidan) kommer då användas för passerande trafik i båda riktningar med mötesmöjlighet.



Figur 2 Herrljunga västra

1.4.1.2 *Vårgårda*

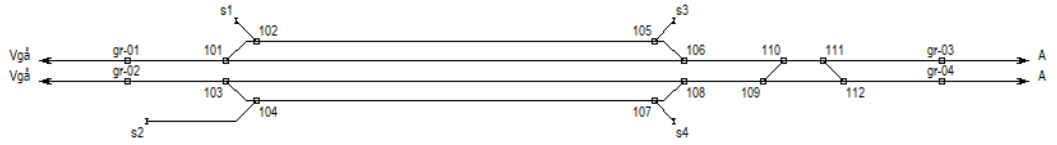
Vårgårda är en driftplats med tre spår. Spår 1 och 3 har plattform med resandeutbyte.



Figur 3 Vårgårda med plattformsplaceringar

1.4.1.3 *Algutsgården*

Algutsgården är en förbigångsplats med kryssväxlar i väster ände. Förbigångsspåren klarar långa godståg (750 meter). Platsen har inget resandeutbyte.

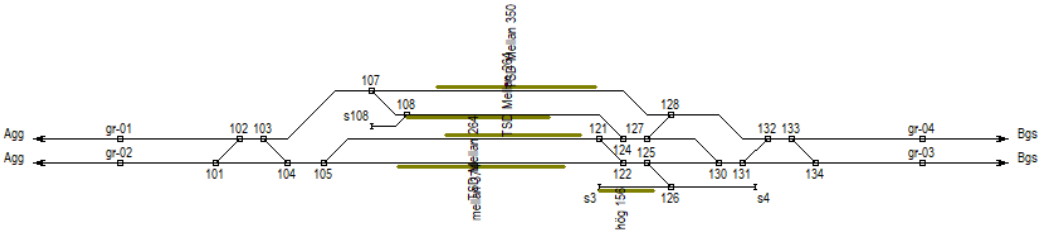


Figur 4 Algutsgården, spårlayout

1.4.1.4 *Alingsås*

Alingsås har fyra huvudspår och ett sidospår som är avsett för uppställning. De yttersta spåren (1 och 4) har en 350 meter lång plattform. Spåren 2 och 3 har en gemensam 250 meter lång mittplattform.

Spår 0 (nederst i bild) är ett elektrifierat och signalreglerat sidospår, avsett för uppställning. Det finns plats för ett 150 meter långt tåg på vardera sidan om växel 126.



Figur 5 Alingsås

1.4.2 Öxnered–Herrljunga

Den 68 km långa sträckan mellan Öxnered och Herrljunga är enkelspårig och har sex mötesplatser med varierad längd. Dimensionerande sträcka är Vargön–Grästorp (18 km) följt av sträckan Grästorp–Håkantorp (14 km).

1.4.3 Herrljunga–Borås

Sträckan Herrljunga – Borås är 43 km lång. Sträckan är enkelspårig och har tre mötesplatser. Dimensionerande sträcka är Herrljunga – Ljung (11 km).

1.4.4 Borås–Almedal

Sträckan Borås–Almedal är 67 km lång. Sträckan är enkelspårig och har sju mötesplatser. Dimensionerande sträcka är Borås–Sandared (10 km) och Sandared–Rödberg (11 km)

1.5 Trafikering

Detta kapitel beskriver hur tåglägen ska ansökas och planeras under tid då trångsektorsplanen gäller.

Tågläge som inte sökts kan användas av tåg i annan kategori förutsatt att detta inte påverkar andra tåglägen enligt trångsektorsplanen.

1.5.1 Tåg med få uppehåll – kategori S

Snabbtåg med hastighetskategori S omleds via Borås i båda riktningarna. Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Göteborg		XX.20
Borås	XX.09	XX.19
Herrljunga	XX.52	(XX.02)

	Ank	Avg
Herrljunga	(XX.56)	XX.07
Fristad	XX.29	XX.31
Borås c	XX.43	XX.53
Sandared	XX.01	XX.02
Mölnlycke	XX.32	XX.33
Mölndals ö	XX.39	XX.45
Göteborgs c	XX.55	

1.5.2 Tåg med få uppehåll – kategori C

Tåg med få uppehåll enligt hastighetskategori C har normalt resandeutbyte i Alingsås. Därför bör dessa tåg vända i Alingsås och ersättas med buss mellan Alingsås och Göteborg.

Dessa tåg med ordinarie start- eller slutplats Göteborgs C ska därför ansökas med start- eller slutplats Alingsås. På sträckan Herrljunga C–Vårgårda är endast nedspåret upplåtet för dessa tåg, eftersom uppspåret är allokerat för lokrundgång i Herrljunga västra.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.39
Alingsås	XX.55	

	Ank	Avg
Alingsås		XX.05
Herrljunga	XX.21	

1.5.3 Tåg med få uppehåll – kategori B

Tåg med få uppehåll enligt hastighetskategori B har normalt resandeutbyte i Vårgårda och Alingsås. Dessa tåg bör vända i Alingsås och ersättas med buss mellan Alingsås och Göteborg.

Dessa tåg med ordinarie start- eller slutplats Göteborgs C ska därför ansökas med start- eller slutplats Alingsås. På sträckan Herrljunga C–Vårgårda är endast nedspåret upplåtet för dessa tåg, eftersom uppspåret är allokerat för lokrundgång i Herrljunga västra.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.05
Vårgårda	XX.15	XX.16
Alingsås	XX.29	

	Ank	Avg
Alingsås		XX.22
Vårgårda	XX.32	XX.33
Herrljunga	XX.50	

1.5.4 Tåg med många uppehåll – kategori B

Till kategorin ”tåg med många uppehåll” räknas de regionaltåg som normalt trafikerar omledningsbanorna, samt tåg mellan Göteborg och Värnamo eller bortom på Kust till kust-banan. Nedanstående tabeller ska användas vid ansökan om tågläge. Tågläge kan planeras med kortare gångtid ifall mötande tåg saknas vid det aktuella tillfället.

1.5.4.1 *Öxnered–Herrljunga*

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Öxnered		XX.31		XX.16		XX.46		
Vänersborg	XX.36	XX.37	XX.21		XX.51			
Vargön	XX.42	XX.47						
Grästorp	XX.59	XX.00						
Håkantorp	XX.10	XX.14						XX.30
Vara	XX.18	XX.19					XX.34	
Vedum	XX.26	XX.31						
Herrljunga	XX.40							

	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Herrljunga		XX.20						
Vedum	XX.30	XX.31						
Vara	XX.38	XX.39						XX.23
Håkantorp	XX.43	XX.48					XX.27	
Grästorp	XX.58	XX.59						
Vargön	XX.11	XX.12						
Vänersborg	XX.17	XX.21		XX.08		XX.38		
Öxnered	XX.27		XX.12		XX.42			

Tiden för tåg i relationen Göteborg–Vänersborg och omvänt kan justeras på delsträckan Öxnered–Vänersborg förutsatt att detta inte påverkar tidtabellen för något annat tåg.

1.5.4.2 *Herrljunga–Borås*

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.33
Ljung	XX.41	XX.43
Torpåkra	XX.47	XX.47
Mollaryd	XX.51	XX.51
Borgstena	XX.54	XX.54
Fristad	XX.59	X1.01
Knalleland	X1.10	X1.10
Borås	X1.14	

	Ank	Avg
Borås		XX.47
Knalleland	XX.49	XX.34
Fristad	XX.59	XX.59
Borgstena	X1.04	X1.04
Mollaryd	X1.07	X1.07
Torpåkra	X1.11	X1.11
Ljung	X1.15	X1.18
Herrljunga	X1.26	

1.5.4.3 *Borås–Göteborg*

Banan upplåts under tid då trångsektorsplanen gäller för regionaltåg kategori B, dock max ett tåg per riktning varannan timme.

Ansökan för regionaltåg i kategori B sker enligt:

Från Göteborg, udda timme

	Ank	Avg
Göteborg		XX.35
Liseberg	XX.39	XX.40
Mölnlycke	XX.50	XX.52
Hindås	XX.16	XX.19
Rävlanda	XX.26	XX.27
Bollebygd	XX.31	XX.32
Sandared	XX.43	XX.44
Borås	XX.52	

Från Borås, udda timme

	Ank	Avg
Borås		XX.14
Sandared	XX.22	XX.23
Bollebygd	XX.38	XX.39
Rävlanda	XX.43	XX.51
Hindås	XX.58	XX.04
Mölnlycke	XX.19	XX.20
Liseberg	XX.35	XX.36
Göteborg	XX.40	

1.5.5 Godståg

1.5.5.1 *Öxnered–Herrljunga*

Samtliga godståg som normalt framförs via västra stambanan på sträckan Herrljunga–Partille omleds via Öxnered. Tåg i riktning mot Göteborg genomför lokrundgång i Herrljunga västra på spåren 25–26. Tåg mot Falköping genomför lokrundgång i Herrljunga C på spår 6.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg	Anm
Herrljunga c		XX.12	
Herrljunga Västra	XX.16	XX.41	Lokrundgång
Herrljunga		XX.45	
Vedum	XX.56	X1.00	
Öxnered		X1.58	

	Ank	Avg	Anm
Öxnered		XX.01	
Grästorp	XX.27	XX.30	
Herrljunga	X1.09	X1.34	Lokrundgång

1.5.5.2 *Borås–Göteborg*

Inga godståg omleds via Borås, men de godståg som framförs via Kust till kust-banan ska ansökas enligt följande tider:

Från Göteborg, jämn timme

	Ank	Avg
Almedal		XX.38
Rävlanda	X1.11	X1.14
Rödberg	X1.23	X1.31
Borås		X1.50

Från Borås, jämn timme

	Ank	Avg
Borås		XX.12
Rävlanda	XX.38	XX.51
Almedal		X1.25

Kapacitetsplaner

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.

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

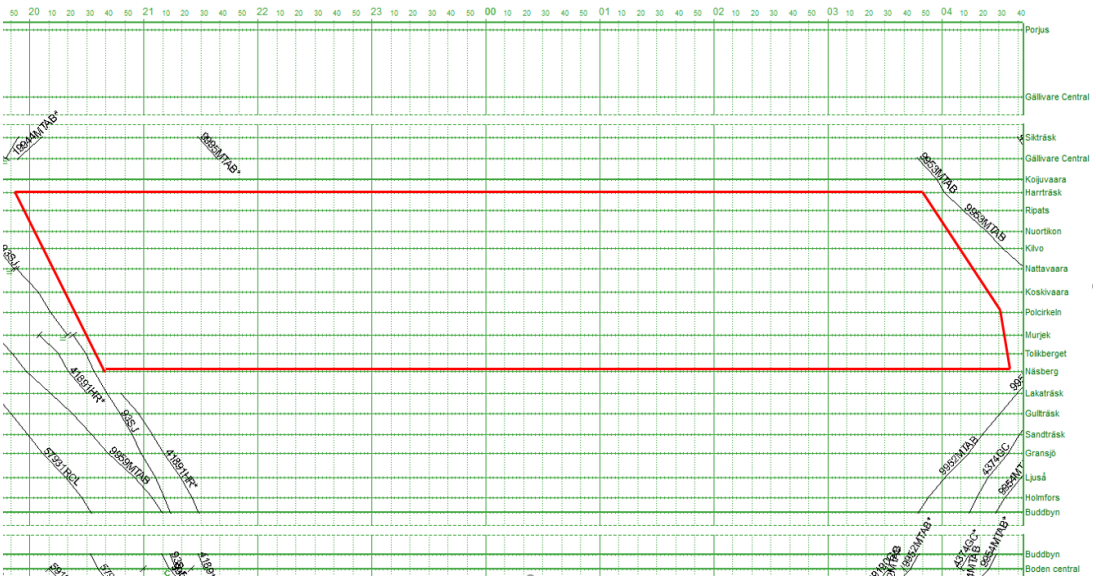
Lakaträsk saknar mötesmöjlighet under den andra perioden v32–v40.

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: Spårbytets 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 Tågplan 2026

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 tidigarelagts på sträckan Kiruna- Luleå
Tåg 3993 har tidigarelagts Gällivare-Boden, gränståg mot spårbytet

Godståg: TMTOG har konstruerats utifrån befintliga körplaner i Tågplan 2025, men då körplanerna söder om Boden har mycket tidstillägg är tåg 43706 tidigarelagda 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 Tågplan 2026

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
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

2 Kapacitetsplan Alingsås–Olskroken

Denna kapacitetsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckan Alingsås–Olskroken under Tågplan 2026.

2.1 Bakgrund

Under 2025 påbörjas arbetet med att byta ut kontaktledningsanläggningen mellan Olskroken och Alingsås. Den har passerat sin tekniska livslängd och behöver bytas ut i sin helhet. Detta arbetet fortsätter under 2026 vilket innebär enkelspårsdrift, flera korta avstängningar och en längre avstängning för att kunna byta alla komponenter. Arbetet har klassificerats som mycket stor trafikpåverkan enligt SERA-direktivet och därför tas en kapacitetsplan fram för sträckan. Under första halvåret av 2026 slutförs byggnation av vändspår Lerum.

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 Alingsås–Olskroken. Punkt 17 i bilaga VII till SERA direktivet 2012/34/EU tillämpas då dessa arbeten har en stor omfattning. I kapacitetsplanen presenterar Trafikverket den preliminära fördelningen av den återstående kapaciteten mellan de olika typerna av tågtrafik i enlighet med punkt 17. När trafiken framförs 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

Banarbetets totala omfattning är Alingsås–Olskroken. Under Tågplan 2026 begränsas arbetets trafikpåverkan till sträckan Bryngenäs–Jonsered.

Kapacitetsplanen omfattar sträckan Alingsås–Göteborgs central från 3 januari 2026, under tiden då banan påverkas av hastighetsrestriktion och/eller enkelspårsdrift. Tåg som inte går på delsträckan Bryngenäs–Jonsered omfattas inte. Kapacitetsplanen omfattar inte tiden då banan är helt avstängd för trafik.

2.4 Förutsättningar infrastruktur

Nedanstående etapper visar den infrastruktur som enligt kända förutsättningar i maj 2024 gäller för 2026.

Under 2025 sker arbetet med kontaktledningsupprustning med enkelspårsdrift dygnet runt på sträckorna närmast Olskroken. Arbetet fortsätter under 2026 mellan Lerum och Bryngenäs. Samtidigt pågår ombyggnad av Lerum vilket innebär att nedspåret mellan Jonsered och Lerum är avstängt under första halvåret av 2026. Vissa delar av arbetet kräver totalavstängning vilket planeras ske under ett antal helger, samt under en längre sommaravstängning.

2.4.1 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur – våren 2026

Följande etappindelning planeras under våren:

vecka 2–12 Nedspåret avstängt Floda–Jonsered
sth 70 km/h (Floda)–Lerum

vecka 13–25 Uppspåret avstängt Floda–Lerum,
nedspåret avstängt Lerum–Jonsered
sth 70 km/h (Floda)–Lerum

2.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur – hösten 2026

Efter totalavstängningen veckorna 26–33 planeras etapperna enligt:

vecka 34	Båda spåren är farbara, men flera hastighetsnedsättningar finns efter föregående avstängningsperiod
vecka 35–45	Uppspåret avstängt Bryngenäs–Floda, sth 70 km/h (Bryngenäs)–(Floda)
vecka 46–50	Nedspåret avstängt Bryngenäs–Floda, sth 70 km/h (Bryngenäs)–(Floda)

2.5 Förutsättningar trafikering

Det här avsnittet beskriver förutsättningar och möjlig trafikering under Tågplan 2026. Detta gäller både ansökan till fastställd tågplan och ansökan om restkapacitet efter att Tågplan 2026 fastställts.

Tågläge som inte sökts kan användas av tåg i annan kategori förutsatt att detta inte påverkar andra tåglägen enligt denna kapacitetsplan.

2.5.1 Efterfrågad trafikering

Trafikeringen längs sträckan kan delas in i fem olika tågkategorier:

- resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori S
- resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori C
- resandetåg med få uppehåll, hastighetskategori B
- resandetåg med många uppehåll, hastighetskategori B
- godståg
- transporter för underhåll och besiktning av banan.

För att skapa en bild av vilken trafik som efterfrågas har en utvärdering av snabbtågs- och godstrafikeringen under T24 genomförts. Då regionaltrafik och pendeltrafik är relativt konstant har dessa trafikslag inte detaljutvärderats på timnivå.

Ambitionen har varit att skapa minst ett tågläge för varje kategori i båda riktningarna varje timme. Då efterfrågan saknas för någon kategori har istället fler tåglägen för annan trafik med hög efterfrågan eftersträvats. Detta gäller såväl riktning som tid på dygnet och olika veckodagar.

Tåg som kan gå via Norge/Vänerbanan (tåg som startar eller slutar i Kristinehamn, Karlstad, Kil, Ludvika, Borlänge eller längre norrut) och som inte har trafikutbyte mellan Göteborg och Laxå ska i första hand ansökas via Norge/Vänerbanan.

2.5.2 Veckoöversikt – trafikering

Då efterfrågan på trafikering varierar både avseende riktning, tid på dygnet och olika veckodagar har tilldelningen av tåglägen förändrats för att så långt som möjligt möta efterfrågan. Detta grundar sig på tidigare effektuerad trafik, efterfrågad trafik och inkomna synpunkter på den i remissutgåvan föreslagna tågfördelningen.

Nedanstående tabell visar antal tåg i varje kategori som har företräde i respektive riktning. Om ett tågläge i en viss tågkategori inte ansökts kan tågläget i stället tilldelas annan kategori under förutsättning att detta inte påverkar övrig trafik enligt kapacitetsplanen. Detta kan ske såväl i årlig tågplan som genom ad hoc-ansökan efter att tågplanen fastställts. Ett sådant tillkommande tåg ska vara ansökt enligt rätt kategori, och minuttalen justeras under konstruktionsfasen. I ad hoc-processen kan detta tillkommande tåg endast skapas om det får plats utan att påverka annan trafik.

Under vissa timmar har antalet tåg i olika kategorier förändrats utifrån variationen på efterfrågan. Detta framgår av nedanstående tabeller. Under dessa timmar kan minuttalet för tåg inom kolonnen komma att justeras i konstruktionsfasen.

Om flera tåglägen ansöks i samma kanal tilldelas tågläge enligt ordinarie tilldelningsprocess, enligt samhällsekonomisk nytta, ifall överenskommelse inte kan nås genom samråd.

Tågets ankomsttid till enkelspårssträckan avgör vilken timme tågkanalen räknas till.

Tidperiod		**Måndag - fredag**									
		Norrgående					**Södergående**				
Till	Från	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Godståg	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Godståg
00:00	01:00				1	3	1			1	3
01:00	02:00					3					3
02:00	03:00					3					3
03:00	04:00					3					3
04:00	05:00	1			1	3				1	3
05:00	06:00	1	1	1	1	1			2	1	2
06:00	07:00	1	1	1	1	1			2	1	2
07:00	08:00	1	1	1	1	1			2	1	2
08:00	09:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09:00	10:00	1		2	1	1	1	1	1	1	1
10:00	11:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11:00	12:00	1		2	1	1	1		2	1	1
12:00	13:00	1	1	1	1	1	1		2	1	1
13:00	14:00	1		2	1	1	1	1	1	1	1
14:00	15:00	1		2	1	1	1		2	1	1
15:00	16:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16:00	17:00	1		2	1	1	1		2	1	1
17:00	18:00	1	1	2	1		1	1	1	1	1
18:00	19:00	1		2	1	1	1		2	1	1
19:00	20:00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20:00	21:00	1	1		1	2	1	1	1	1	1
21:00	22:00			1	1	3	1	1	1	1	1
22:00	23:00			1	1	3	1		1	1	2
23:00	00:00			1	1	3	1	1		1	2

Tidperiod		Lördag											
		Norrgående						Södergående					
Till	Från	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Gods-tåg	Trafikverks transporter	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Gods-tåg	Trafikverks transporter
00:00	01:00			1	1	2	1	1			1	2	1
01:00	02:00				1	2	1				1	2	1
02:00	03:00				1	2	1				1	2	1
03:00	04:00				1	2	1				1	2	1
04:00	05:00				1	2	1				1	2	1
05:00	06:00				1	1				1	1	2	
06:00	07:00	1	1	1	1	1				1	1	1	
07:00	08:00	1		2	1	1				2	1	1	
08:00	09:00	1	1	1	1	1		1		1	1	1	
09:00	10:00	1		2	1	1		1		1	1	1	
10:00	11:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
11:00	12:00	1		2	1	1		1	1	1	1	1	
12:00	13:00	1	1	1	1	1		1		2	1	1	
13:00	14:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
14:00	15:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
15:00	16:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
16:00	17:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
17:00	18:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
18:00	19:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
19:00	20:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
20:00	21:00	1		1	1	2		1		2	1	1	
21:00	22:00			1	1	3		1	1	1	1	1	
22:00	23:00			1	1	3		1		1	1	2	
23:00	00:00			1	1	3		1	1	1	1	1	

Tidperiod		Söndag											
		Norrgående						Södergående					
Till	Från	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Gods-tåg	Trafikverks transporter	Få uph Kat S	Få uph Kat C	Få uph Kat B	Många uph Kat B	Gods-tåg	Trafikverks transporter
00:00	01:00			1	1	2				1	1	2	
01:00	02:00				1	3	1				1	3	1
02:00	03:00				1	3	1				1	3	1
03:00	04:00				1	3	1				1	3	1
04:00	05:00				1	3	1				1	3	1
05:00	06:00			1	1	2				1	1	2	
06:00	07:00			1	1	1				1	1	2	
07:00	08:00	1	1	1	1	1				1	1	2	
08:00	09:00	1	1	1	1	1				1	1	2	
09:00	10:00	1		2	1	1		1		1	1	1	
10:00	11:00	1	1	1	1	1		1		1	1	1	
11:00	12:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
12:00	13:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
13:00	14:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
14:00	15:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
15:00	16:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
16:00	17:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
17:00	18:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
18:00	19:00	1		2	1	1		1		2	1	1	
19:00	20:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
20:00	21:00	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
21:00	22:00			1	1	2		1	1	1	1	1	
22:00	23:00			1	1	3		1		1	1	2	
23:00	00:00			1	1	3		1	1	1	1	1	

2.5.3 Trafikeringsetapper

Genom att förenkla de beskrivna etappindelningarna avseende infrastrukturens förutsättningar är det möjligt att trafikera sträckan med endast två olika tidtabellsvarianter.

- Tidtabellsvariant 1 gäller veckorna 2–25

- Tidtabellsvariant 2 gäller veckorna 34–50

Antalet tidtabellsvarianter för det enskilda tåget kan däremot komma att öka på grund av förändringar på andra platser längs tågens färdväg. Även under veckorna 26–33 då trafiken måste omledas eller ersättas med buss på sträckan Vårgårda/Alingsås–Göteborg kommer andra tidtabellsvarianter att krävas.

Ett undantag från regeln om ankomst och avgång på jämna fem minuter vid Göteborgs central görs för att möjliggöra ankomster eller avgångar i följd efter varandra.

2.5.3.1 Etapp 1 vecka 2–25

Gemensamt för dessa veckor är hastighetsnedsättning till 70 km/h på sträckan (Floda)–Lerum. Nedspåret är avstängt mellan Lerum och Jonsered samtliga veckor. Mellan Floda och Lerum är uppspåret eller nedspåret avstängt, vilket innebär att tågen ibland framförs på uppspåret och andra veckor på nedspåret. Det kommer alltid vara möjligt att mötas eller förbigås på ett avvikande huvudspår i Stenkullen. Förutom veckorna 23–25 går det att mötas på spåren 1 och 2 i Lerum.

Ansökan om trafikering på sträckan Alingsås–Göteborg under etapp 1 ska följa nedanstående tabell:

Våren (Tdt-variant 1)

Plats	Gods 100 km/h		Snabb kat S		Pendel Kat B		Kortpendel Kat B*		Snabb Kat C		Regional kat B	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg			Ank	Avg	Ank	Avg
Göteborgs c				XX:.18		XX.23		XX.42		XX.33		XX.37
Sävenäs rbg		XX.30										
Partille		XX.34		XX.27	XX.30	XX.30	XX.49	XX.49		XX.40		XX.44
Jonsered		XX.39		XX.31		XX.34				XX.43		XX.48
Aspen					XX.36	XX.36	XX.55	XX.55				
Lerum		XX.43		XX.35	XX.40	XX.40	XX.59			XX.47		XX.53
Stenkullen	XX.48	XX.53			XX.44	XX.44						
Floda		XX.56		XX.41	XX.48	XX.48		XX.23		XX.53		XX.59
Norsesund					XX.54	XX.54	XX.28	XX.28				
V Bodarne					XX.57	XX.57	XX.31	XX.31				
Bryngenäs						XX.58		XX.32				
Alingsås		X1.08		XX.51	X1.03		XX.37		X1.05	X1.06	X1.12	X1.14

Plats	Regional kat B		Snabb Kat C		Pendel Kat B		Kortpendel Kat B*		Snabb kat S		Gods 100 km/h	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg			Ank	Avg	Ank	Avg
Alingsås	XX.44	XX.45	XX.54	XX.55		XX.57		XX.22		XX.09		XX.52
Bryngenäs						XX.01		XX.26				
V Bodarne					XX.03	XX.03	XX.28	XX.28				
Norsesund					XX.06	XX.06	XX.31	XX.31				
Floda		XX.01		XX.07	X1.12	X1.12	XX.37			XX.19		X1.04
Stenkullen					X1.16	X1.16					X1.07	X1.12
Lerum		XX.07		XX.13	X1.20	X1.20		XX.02		XX.26		X11.17
Aspen					XX.24	XX.24	XX.05	XX.05				
Jonsered		XX.12		XX.17		X1.26				XX.29		X1.21
Partille		XX.15		XX.20	X1.30	X1.30	XX.11	XX.11		XX.33		X1.26
Sävenäs rbg											X1.30	
Göteborgs c	XX.23		XX.28		XX.37		XX.19		XX.42			

* Kortpendel Göteborg - Lerum går med uppehåll i Partille och Aspen i rusningsriktningen. I icke rusningsriktning går tåget utan uppehåll.

2.5.3.2 Etapp 2 vecka 34–50

Gemensamt för dessa veckor är att både hastighetsnedsättningen och enkelspårsdriften berör sträckan (Bryngenäs)–(Floda).

Uppspåret är avstängt vecka 34–46 och nedspåret är avstängt veckorna 47–50.

I detta skede är det dubbelspårsdrift förbi Lerum men vissa efterarbeten kräver fortfarande en hastighetsnedsättning.

Ansökan om trafikering på sträckan Alingsås–Göteborg under denna etapp ska följa nedanstående tabell:

Hösten (Tdt-variant 2)

Plats	Gods 100 km/h		Snabb kat S		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb Kat C		Regional kat B	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Göteborgs c				XX.12		XX.16		XX.39		XX.25		XX.30
Sävenäs hst							XX.43	XX.43				
Sävenäs rbg		XX.05										
Partille		XX.12		XX.20	XX.23	XX.23	XX.47	XX.47		XX.32		XX.37
Jonsered							XX.51	XX.51				
Aspen					XX.29	XX.29	XX.54	XX.54				
Aspedalen							XX.56	XX.56				
Lerum				XX.26	XX.32	XX.32	XX.59	XX.59		XX.38		XX.43
Stenkullen	XX.23	XX.31		XX.28	XX.35	XX.35	XX.03	XX.03				
Floda		XX.35		XX.31	XX.39	XX.39	XX.07			XX.43		XX.47
Bryngenäs		XX.47		XX.42		XX.53				XX.56		XX.59
Alingsås		XX.52		XX.46	XX.57				XX.00	XX.01	XX.04	XX.05

Plats	Regional kat B		Snabb Kat C		Pendel Kat B		Pendel Kat B		Snabb kat S		Gods 100 km/h	
	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg			Ank	Avg	Ank	Avg
Alingsås	XX.55	XX.56	XX.58	X1.00		XX.03				XX.14		XX.08
Bryngenäs		XX.01		X1.04		XX.06				XX.17		X1.13
Floda		XX.13		X1.16	XX20	XX.20		XX.53		XX.28		X1.24
Stenkullen					XX.24	XX.24	XX.56	XX.56		XX.31	XX.28	XX.34
Lerum		XX.17		X1.20	XX.27	XX.27	XX.00	XX.00				XX.39
Aspedalen							XX.02	XX.02				
Aspen					XX.30	XX.30	XX.04	XX.04				
Jonsered							XX.08	XX.08				
Partille		X1.23		X1.27	XX.36	XX.36	XX.12	XX.12		XX.40		XX.46
Sävenäs hst							XX.16	XX.16				
Sävenäs rbg											XX.52	
Göteborgs c	X1.30		X1.35		XX.44		XX.21		XX.47			

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 Trafikverkets operativa personal 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. 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.

Trafikverkets operativa personal 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 kontaktar Trafikverkets operativa personal 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 Strömavtagare, kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK). Detta görs genom förnyad bedömning i enlighet med järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 5.7.6. 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

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	Plattformsövergång
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

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

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
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	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	PR	9	Furnering
J	PR	10	Växlingsrörelse i vägen
J	**PS**		**Personal**
J	PS	1	Förarpersonal

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	**RU**		**Resandeutbyte**
J	RU	1	Stor resenärsvolym
J	RU	2	Av-/pålastning av tillgänglighetsanpassad utrustning
J	RU	3	Av-/pålastning av personlig specialutrustning
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	Självavkoppling/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
O	NA	5	Skred

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	**Kod nivå 2**	**Kod nivå 3**	**Beskrivning av kod nivå 3**
O	NA	6	Kyla
O	NA	7	Spårhalka
O	NA	8	Fåglar
O	NA	9	Träd
O	NA	10	Åska/Blixt
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/nytillkommet	Koden ska användas när tåg ställs in på grund av att ett banarbete blir förändrat, förskjutet eller inställt efter fastställd BAP samt vid nytillkommet 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 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 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/yttre 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 – strejk, både planerad och oplanerad – urspårning/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 infrastrukturägare/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 4
1.2.6 Fordon med energimätare 5

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.

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
EL14	0%	20	20	0
EL15	0%	20	20	0
EL16	0%	20	20	0
HR241 Gods	15%	14	17	3
HR243	12%	16	19	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 elförbrukande fordon har det normala förlustpåslaget (E) och för en del fordon kompletteras detta med fordonspecifikt förlustpåslag.

Fordonstyp	**Förlust-påslag**	**Totalt**
BR142	E * 1,03	1,13918
BR161	E * 1,04	1,15024
BR185 Gods	E	1,106
BR185 Malmtåg	E	1,106
BR185 Person	E	1,106
BR187	E	1,106
BR193 Gods	E	1,106
BR193 Person	E	1,106
ED	E	1,106
EG	E	1,106
EL14	E * 1,04	1,15024
EL15	E * 1,04	1,15024
EL16	E * 1,07	1,18342
ER1	E	1,106
ER3	E	1,106
HR241 Gods	E	1,106

HR241 Person	E	1,106
HR243	E	1,106
IORE	E	1,106
MA	E * 1,07	1,18342
MB	E	1,106
Museifordon	E	1,106
RC Gods	E * 1,07	1,18342
RC Posttåg	E * 1,07	1,18342
RC Person	E * 1,07	1,18342
RD	E * 1,07	1,18342
RE	E	1,106
RM	E * 1,07	1,18342
TP69	E * 1,07	1,18342
TP73	E	1,106
TP74	E	1,106
X10-14	E * 1,03	1,13918
X10-14 Storstad	E * 1,03	1,13918
X2	E	1,106
X2 Uppgraderad	E	1,106
X3	E	1,106
X31-32	E	1,106
X40	E	1,106
X50-54	E	1,106
X50-54 Storstad	E	1,106
X55	E	1,106
X60	E	1,106
X61	E	1,106
X61 Storstad	E	1,106
X62	E	1,106
X74	E	1,106
X80	E	1,106

**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)	10,6 %
Elpris, kr/kWh *)	0,6075 kr
Nätavgift, (pris) kr/kWh *)	0,1081 kr

**) Elpris och nätavgift är endast beräkningsexempel*

Ett godsföretags lokflotta, bestående av BR185-lok, självdeklarerar 55 000 000 bruttotonkilometer (brtkm) under en månad. Ett BR185-lok förbrukar 17 Wh/brtkm samt återmatar 3 Wh/brtkm. Lokets nettoförbrukning blir således 14 Wh/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 0,106 = 99 110 kWh

Förlustpåslagets kostnad = elpris x förlustpåslagets volym = 0,6075 kr x 99 110 = 60 209,33 kr

Nätavgiftsvolym = nettoförbrukning + förlustpåslag = 770 000 kWh + 99 110 kWh = 869 110 kWh

Nätavgiftskostnad = nätavgift (volym) x nätavgift (pris) = 869 110 kWh x 0,1081 kr = 93 950,79 kr

Fakturabelopp = nettokostnad + förlustpåslagets kostnad + nätavgiftskostnad = 467 775 + 60 209,33 + 93 950,79 = 621 935,12 kr.

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 PassengerTrainCompositionMessage. De uppgifter, förutom de obligatoriska uppgifterna enligt de båda meddelandena, som är obligatoriska i Sverige presenteras på trafikverket.se.

Trafikverket skickar som svar något av meddelandena ReceiptConfirmationMessage eller ErrorMessage. Om ErrorMessage skickas har det ursprungliga meddelandet inte accepterats av Trafikverket och ska (eventuellt efter justering) skickas på nytt av järnvägsföretaget.

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 strömavtagarmodell

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

Strömavtagarmodell / Fordonstyp	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
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. Status-avlämning 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 med beslut om nollpunkt och att händelsen hanteras som en evakuerings- och röjningshändelse. Berört järnvägsföretag får dessutom uppmaningen "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning" 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 blankett[1] med ett lösningsförslag för situationen. Samtidigt tar Trafikverket fram ett förslag på helhetslösning för händelsen.
- Trafikverket 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:

[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.

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

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 strömavtagare. Strömavtagare ska om möjligt sänkas ner. Om detta inte kan göras ska eldriftingenjören omedelbart kontaktas för frånkoppling 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 Växelvärmeanläggningar

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 växelvärmeanläggningen, ska betryggande åtgärder vidtas så att farlig beröringsspänning förhindras.

Motsvarande tillämpning gäller för elektriskt uppvärmda spårväxeldriv.

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 växelvärmeanläggningen.

I riskbedömningen ska det framgå om växelvärmeanläggningen behöver frånkopplas.

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 räl 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/c0e954abb29841edb2368fabebeb1c0c/Bil_7_A_2026_tillgangliga_spar_for_uppstallning_260924.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 och entreprenörer, kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikverkets trafikledning anmäler omgående olyckor som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag och/eller entreprenörer. Detta gäller inte djurpåkörningar. Järnvägsföretag och/eller entreprenör ska till Trafikverket ange kontaktperson som omgående kan nås för att ta emot anmälan om händelsen och ta ställning till om järnvägsföretaget eller entreprenören ska utreda händelsen. När järnvägsföretaget eller entreprenören 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 och entreprenören 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 och entreprenörens utredare få tillgång till de uppgifter som behövs för järnvägsföretagets eller entreprenörens 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 parters 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 arbetsmiljöskäl.

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 Stilleståndsersättning 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 Alarm (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 för 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 x (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 det att 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 hänförbar 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 à-pris)
- maskinkostnader

- materialkostnader
- externa kostnader.

Delfakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

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

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

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.
trafikverket.se

TRAFIKVERKET. DECEMBER 2024. FOTO: STEFAN HOLM/MOSTPHOTOS.